

## MYSORE MOTOR VEHICLES (TAXATION ON PASSENGERS AND GOODS) BILL, 1959.

### *Motion to consider*

Sri H.M. CHANNABASAPPA (Minister for Home).—Sir, I beg to move. “That the Mysore Motor Vehicles (Taxation on Passengers and Goods) Bill, 1959, be taken into consideration.”

Mr. CHAIRMAN.—Motion moved:

“That the Mysore Motor Vehicles (Taxation on Passengers and Goods) Bill, 1959, be taken with consideration”.

### *Point of order*

Sri M. C. NARASIMHAN (K. G. F.).—Sir I raise to a point of order. I rise to oppose the consideration of this Bill on two grounds. One is that it is not in accordance with the rules of this House. I will very briefly indicate how it is not in accordance with one of the rules. Rule 68 (2) says: “Clauses or provisions in Bills involving expenditure from public funds shall be printed in thick type or in italics.” That has not been complied with. This Bill also involves taxation. Of course the financial memorandum has said something about it to which I shall come later on. The other ground on which I oppose the consideration of this Bill is rule 69 which involves delegation. So far as this Bill is concerned, what was required in terms of the rule was that a memorandum of delegated legislation ought to have been appended. Of course, this Bill contains a certain memorandum on delegated legislation, but I wish to point out that it is neither in accordance with the recommendations of the Subordinate Legislation Committee nor is it proper. For instance, there are several clauses which involve delegation that has not been specifically mentioned. For instance clause 21 gives power to the Government to make rules. But it does not specifically mention certain powers. For instance clause 9 (3) says “Distrainments under sub-section (2) may also be made by such officers or class of officers or class of officers as the State Government may, by general or special order, direct...” That means the State Government authorises a particular officer by a general order to take action. That is a delegation. Likewise clause 12 also says “any officer empowered in this behalf...” So, that also involves delegation, but these are not at all referred to in clause 21 which is a clause giving the power to make rules. It may be stated that it is covered by the general omnibus clause “or any other matter which is required...” I invite the attention of the House to the recommendation of the Subordinate Legislation Committee in its First Report wherein this matter came up for consideration and it is stated that the Government should not take shelter under the omnibus clause that the State Government may make rules to carry out the purposes of the Act. The Subordinate Legislation Committee has held that such a provision may mean that under it anything under the sun can come under that garb and so it is

a definite and vague delegation or excess delegation, more than what is contemplated as normal. So to that extent the memorandum on delegated legislation is not there. That is so far as the rule is concerned.

Then there is a more fundamental objection and that is with reference to the constitutional propriety of this Bill. *Prima facie* the object of the Bill is not correct. If it is supposed to be a tax on passenger and goods, from the common sense point of view the passenger or the owner of the goods should pay the tax. So this tax must be capable of being paid or recovered from the passenger or the owner of the goods. If you will kindly see the Bill, it does not provide for that. Clause 3 of the Bill says: "...a tax on all passengers, luggage and goods carried by stage carriages..." but the actual submission of returns is not by the passenger or the owner of the goods. For example, take the penalty clause. Who has to pay; it is the operator that has to pay the tax and not the passenger who takes advantage of the stage carriage. Recovery of tax, penalty for non-payment of tax or the right to compose—all these things are exclusively the responsibility of the operator. Nowhere does the passenger or the goods come into the picture. If it is not a tax on passenger or goods, certainly it cannot come within the purview of the State List, that is—Entry 50 of List II "Taxes on goods and passengers carried by road or on inland waterways." If it is really tax on passengers and goods, certainly the State Legislature is competent to enact a legislation; but as I have already indicated, it is not so. Then the State Legislature is not competent to enact such a legislation. As I have already stated, the tax is not to be collected from the passenger. The tax is exclusively leviable on the owner of the vehicle. It is really doubtful if it does not transgress the Union List.

Sri G. VENKATAI GOWDA (Palyam).—In support of what Mr. Narasimhan said, this is a Bill which intends to levy tax on passengers and goods. If you closely scrutinise the several provisions, it appears as if it is a tax to be paid by the operator of the bus. That would be clearly known if we could see clause 14—Composition of tax:

"The Tax Officer may on application by the operator permit him in the first instance and under the conditions specified in the Second Schedule, compound the tax assessable on him under this Act, by paying in lieu thereof a fee fixed in the manner specified in the Schedule."

That is for the composition of tax. Under clause 14, there is an application from the operator. Sub-clause (2) says:

"No operator who has been permitted to pay a fee by way of composition under sub-section (1) shall collect any amount by way of tax during the period to which such composition applies."



(Sri G. VENKATI GOWDA)

That means the operator who takes advantage of clause 14 is prohibited from levying that tax on the passenger, from recovering the tax from the passenger during that period. That is clear from sub-clause (2). Suppose I take a permit to run a bus for three months and I take advantage of clause 14 and pay by way of composition some tax; I am prohibited to collect the tax from the passengers or on goods during these three months. So I have to pay the amount from my income. The operator is required to pay the tax to the Government from his own income because he is prohibited from levying the tax on the passengers or on goods according to sub-clause (2) of clause 14. We are not entitled to legislate on incomes other than agriculture income, according to the Constitution. Tax on income other than agriculture comes under the Union List. Only on agriculture income we are competent to enact legislation and not on other income. According to sub-clause (2), the operators are prohibited from levying any tax on passengers or goods and such being the case, this House is not competent to levy any tax on income other than agriculture as per No. 82 Union List. Therefore, I submit that on the point of order raised by Sri Narasimhan apart from the observations that he has made, this Bill cannot be considered at all.

Sri V. SRINIVASA SHETTY (Coondapur).—The point of order raised is quite reasonable. A tax is levied and on whom the tax is levied in his particular case? The passengers either before composition or after composition have no responsibility to pay the tax at all; they do not carry any burden at all, unlike sales tax. As Sri Venkatai Gowda said just now, for the period of composition, the passengers or the persons who carry their goods, have no burden to carry. The burden totally falls on the operators. Therefore, it is not a tax on passengers or goods but actually on the operators. "On operators" "means on the income of the operators"; it cannot be anything else. If you say that the operator is taxed, it is the income of the operator that is taxed. Logically it is quite clear that neither the passengers nor the goods are taxed and there is no burden on the passenger or on the goods. It is the operator's income that is taxed. Under Entry 89 of List I of of Schedule VII it is quite clear that the State Government have no right to levy such tax at all. "Terminal taxes on goods or passengers, carried by railway, sea or air; taxes on railway fares and freights." I reliably understand that the Government of India have levied the tax and the railways have increased their fares. Though it says "taxes on railway fares and freights," they have increased the fares; that is to say, the burden lies on the passengers and the goods. How does this Bill operate though it says 'taxes on goods and passengers'. The operators have no right to increase the fare as the railways have done under entry 89. Under Entry 89 of List I 'taxes on railway fares and freights', they have levied tax on railways also, but the railways have increased the fares and freights; that is to say, the burden falls on the

passengers and the freights. But unlike the railways with regard to the goods carried by the passenger in the bus, the burden does not fall either on the passenger or on the goods; the burden actually falls on the operators, that is, on the operators' income. Of course, I am not opposed to this Bill, but constitutionally, Government have no right to bring such a Bill at all.

**Sri H. M. CHANNABASAPPA.**—I am sorry to note that very experienced legislators like Sriyuts Narasimhan, Srinivasa Setty and Venkatai Gowda, two of whom are eminent lawyers, should raise these objections which are on the face of it not tenable. Rule 68 (2) says; "Clauses or provisions in Bills involving expenditure from public funds shall be printed in thick type or in italics." I should like to submit that there is no clause in this Bill which makes provision for expenditure

There may be implied expenditure incurred on behalf of the establishment. But, there is no clause which specifically provides for the expenditure in the Bill.

Hon'ble Member Sri Narasimhan took objection saying that rule 69 provides for delegation of powers and he also quoted some authority to the effect that Government cannot cover itself by an omnibus clause. It is not so. We have provided wherever necessary for making rules for the implementation of this Act.

**Sri M. C. NARASIMHAN.**—Clause 9 (3) and clause 12 do not specifically refer to any rule making powers.

**Sri H. M. CHANNABASAPPA.**—Here we actually take the power under the clause itself and it is not intended to delegate the power to anybody. Government take power to appoint the officer as it deem fit. So, it is not correct to say that it is a omission to make mention of it in clause 21. So, the objection raised by Mr. Narasimhan with regard to item 1 and 2 do not hold water. The third objection that he raised was that the State Government has no powers to pass this Bill because the intention of the legislation is to tax the permit holder or the operator and not the passenger or the owner of the goods. I am sorry, it is not correct. Sri Venkatai Gowda drew attention to clause 14 where provision has been made for composition and that it amounts to imposition on the permit holder and not the passenger or the owner of goods. That argument is not correct. The intention of the Bill is to impose tax on passenger and goods and recover the same from the passenger and the owner of the goods; that is the intention. Clause 3 makes it very clear that the tax intended to be levied is in addition to the payable fare or freight. Clause 14 makes provision for compounding. Such of those who compound the tax by payment of certain fee leviable under the Bill, need not submit the report of the various items contemplated under the Bill. It is only as a matter of convenience that he may pay a certain fee, which fee will be in addition to the freight recoverable by the person: he will make a lumpsum instead of paying

(Sri H. M. CHANNABASAPPA)

as and when collected. We given have him the facility to make a lumpsum payment of tax and that lumpsum will be based on various factors. He will collect on the passenger at the rates prescribed under law and some times he may collect less or some times more, depending upon the number of passengers that are conveyed and the goods that is transported. Thereby, some times he stands to lose and some times he stands to gain.

Sri M. C. NARASIMHAN.—Bearing this in mind, please read 14 (2).

Sri H. M. CHANNABASAPPA.—I have read it. If you want it to be made more clear I have no objection. During the course of the debate, that point could be clarified.

Sir, the point raised by my friend Sri Srinivasa Shetty rather very much surprised me. This Bill is introduced in exercise of the power vested in Government of Mysore under Schedule 7, List 2, Item No. 56. I do not think a big argument is necessary. Similar Bill has been passed in Bihar, Andhra Pradesh, in Madras and Bombay; some of the Operators have gone to courts and the courts had held that this comes under the State List under the Constitution and therefore, I do not think we can take the stand which Mr. Srinivasa Shetty has taken. Therefore, I beg to submit that there is no point of order raised by Mr. Narasimhan and supported so ably by my two friends, Sri Venkatai Gowda and Sri Srinivasa Shetty.

2-30 P.M.

Sri G. VENKATAI GOWDA.—My point is different. In 14 (2), the operator is prohibited from levying and collecting the tax. If he collects under 14 (3) he will be punished.

Sri H. M. CHANNABASAPPA.—I have made it clear that it is a voluntary payment. It is a tax which he should have collected in the normal course and he will accommodate these things within the total amount that he collects by way of fares.

Sri S. D. KOTHAWALE (Chikodi).—Section 14 gives an option to the operator. It may happen sometimes that an operator does not want to collect this tax from his passenger so that he may not loose the passenger. He may prefer to pay it out of his income, if he so wants, but it is purely optional. That cannot however be called a tax.

Sri M. C. NARASIMHAN.—Clause 14 (2) says definitely that the operator is not entitled to collect any tax.

Sri S. D. KOTHAWALE.—It is optional. The operator cannot be compelled to compound.

Sri G. VENKATAI GOWDA.—If he is not going to collect the tax from his customers, then obviously he is paying from his own income. My submission is that we are not entitled to legislate in respect of taxes on income.

Sri T. SUBRAMANYA.—May I intervene? If a man earns income, the State Government is not entitled to tax such income. But if a man earns and pays profession tax, it is admissible. Under clause 14, if an operator may compound by paying a lump-sum amount. If we allow him to collect, he will exploit the situation and make a lot of money. We have given him the option either to collect the tax and give it to us and if he does not want to do so—he might not like to keep accounts, collect it from his customers and undergo lot of trouble—he may compound. The choice is left to him. Either of this choice, does not make the bill out-of-order. Even, for argument's sake, if the section is out-of-order, the bill stands and does not become invalid. If he wants to pay from his own pocket we cannot prevent it, but it does not amount to a tax on income at all. He may pay from his pocket from the income he derives, say, from his garden.

Sri M. C. NARASIMHAN.—What do you call it? Is it a levy?

Sri T. SUBRAMANYA.—It is for the operator to make his choice. If he compounds, it is not a tax or a levy. In any case, I suggest that this matter may be considered by the House when we reach the section concerned. The whole bill cannot be *ultra vires* on that account.

Sri B. VAIKUNTA BALIGA.—Sir, the matter is very simple, but it has been complicated by wrong approaches, nothing else. This legislature is entitled to impose taxes on goods and passengers carried by Road. This is covered by entry 56 of List II. Section 3 specifically provides that such a levy and the mode of collection as to how it is to be implemented, is a matter of procedure. It can be done in various ways: It can be done by having an officer on the spot to collect and taken directly from the passengers or from the owner of the goods. But in order to avoid the cost of expenditure, in the collection by such procedures in the interest of the public, this machinery has been set in motion—the person who sells the ticket to the passenger, or the person who carried the goods, is constituted by implication as an agent with a statutory liability to collect and give it to Government.

Sri G. VENKATAI GOWDA.—Where is the statutory liability imposed to collect. An operator may compound.

Sri B. VAIKUNTA BALIGA.—If he does not want to collect from his customers, he can pay it himself from his income by way of composition. That is not a tax. He pays it from any source, it may be independent of his profession. It may be from his income from the garden properties that he owns. We are not entitled to ask from what source he is paying the composition.

An HON'BLE MEMBER.—What is the basis?

Sri B. VAIKUNTA BALIGA.—The basis is the voluntary desire of the operator. Can we say that he is to pay from this income or that. A tax is one which is leviable on a person and he must perforce pay it, whether he likes it or not. An amount paid voluntarily is never a tax.

(Sri B. VAIKUNTA BALIGA)

We are not entitled to ask for the sources and analyse it. Moreover, once an operator compounds and pays he is not entitled to refund, though he is unable to carry on the profession or from the next day he incurs a loss. The provision for composition cannot be mixed up with the idea that it is a tax. The point raised is that it is beyond the competence of the State Legislature because it amounts to a tax on income. It does not amount to an income, firstly, because composition is voluntary whereas a tax is compulsory and secondly, the composition amount has to be paid by the operator irrespective of his profit or loss or whether he continues or goes out of business—there is no question of refund once he pays it—whereas an income tax is based on the quantum of income, its source, etc.

Sri M. C. NARASIMHAN.—Have you read 14 (1) ? It is clear.

Sri B. VAIKUNTA BALIGA.—Voluntary payment made to suit his own proposal.

Sri C. J. MUCKANNAPPA (Gubbi).—I have very great regard for the Law Minister. But he has forgotten this. Please read 14 (1) :

“14 (1) : The Tax officer may on application by the operator permit him in the first instance and under the conditions specified in the second Schedule, compound the tax assessable on him under this Act by paying in lieu there of a fee fixed in the manner specified in the schedule.”

Why do you forget this aspect and go on arguing and beating the dead horse. You please convince us whether this is a fee. You please withdraw this Bill and consider this whole aspect. Let him not have to go before the court and let there be no strictures because he is already in trouble.

Sri C. M. ARUMUGHAM.—If this composition of tax is agreed to, that means you are going to compromise and consult with him and then fix up the fee. That fee is based on the collection or on his income from the bus for the carriage of the goods. Therefore, this is a tax on income. Therefore Sir, I say that we are not competent to enact this law.

Sri G. VENKATAI GOWDA.—In addition to what my friend says, if you kindly read the second schedule :

“1. The Composition fee referred to in section 14 shall be calculated for the entire unexpired period of the currency of the permit or for a period of the currency of the permit or for a period of three months, whichever is less, at the rate—  
(a) in the case of a stage carriage—seventy-five naye paise per seat per year per mile, of the total daily mileage permitted or at the option of the operator, of seven rupees and fifty naye paise per seat per month...”

It relates to the tax leviable on fare and freights. If you say that he can pay voluntarily from any source, it does not hold water. My submission is that he pays this tax out of his income, and therefore he is paying it as income tax and we are not entitled to legislate on incomes other than agricultural incomes.

Sri H. M. CHANNABASAPPA.—The matter has been sufficiently discussed. Government has made its point of view very clear and I hope we have carried conviction to many friends. It cannot be argued that it is going to be a tax on income and therefore it will amount to income tax and will not come within the purview of the State Legislature. It is not correct. By implication it is a composition of tax and will be levied on passenger himself by implication. Therefore, for these reasons, I have already said that the points of order raised by Hon'ble Members will have no merit and we can proceed.

Mr. CHAIRMAN.—The point is very clear. So far as the first objection is concerned, rules 68 and 69 do not apply to this case because there are specific clauses in the Bill which provide for specified expenditure.

Secondly rule 69 is not applicable because to powers are not delegated, but powers are being delegated to frame rules. As such there is no question of power and if at all a question of delegation of power arises, it would be a good policy and it does not render the bill out of order.

Another point raised is, because it is a tax on income, therefore it is a Central subject and the State Assemblies are not competent to enact. There appears to be some confusion. As for clause 3, it is clear that the taxation is contemplated on passengers and luggage and goods. How to make good that tax is a different question. In what way the tax will be paid is different. Whatever tax in whatever shape is levied, one has to pay it out of his income. When anybody pays tax out of his income, it does not mean that there is a tax on income. Here it is a tax on passengers and luggage of goods whether it belongs to the lorry to the carriage-owner or anybody else, he is made responsible for the payment on the passenger's luggage and goods and he is not made responsible to pay something on income which he is having. Therefore, this Bill falls within the entry 56 of the State List. 14 (2) is the mode of collection. It is proper and it is in order that this Bill may be introduced.

Sri C. J. MUCKANNAPPA.—Sir, I am not questioning your ruling. I have another objection for the consideration of this Bill. This Bill was introduced in 1959 and the Finance Ministers Statement in 1960-61 is here. The Statement of Objects and Reasons and the Financial Memorandum on Delegated legislation. When this Bill was introduced, it is stated that it is necessary to achieve the targets set in the Second Plan. In view of the need for road transport development as outlined in the Second Five-Year Plan, the State Government has to take action

(Sri C. J. MUCKANNAPPA)

to improve State Fund roads, District Fund roads as well as rural communications and take other steps on the lines suggested by the Planning Commission. Now the Second Plan is over. I do not know how my friend Sri Channabasappa comes forward with his Bill after two years at a time when we are speaking about the merits of the Third Five-Year Plan. According to the statements made by my Hon'ble friend, it is not in order to bring in legislation now which they wanted to bring in 1959 and utilise all the realisations for a definite purpose. They have not done so and so they are not entitled to bring this legislation and get the assent from this House and collect and spend money for something else.

Another point is that the finance Memorandum says the enforcement of the provisions of the proposed Bill will require additional staff at an approximate cost of Rs. 3.53 lakhs per annum as against this expenditure, the revenue expected from the levy of tax on passengers and goods according to the proposed Bill is estimated roughly at Rs. 90 lakhs per annum. In the budget speech of the Finance Minister to this House for the year 1960-61, it is stated.—ಮುಂಬಯಿ, ಮದ್ರಾಸು ಮತ್ತು ಅಂಧ್ರರಾಜ್ಯಗಳಲ್ಲಿರುವಂತೆ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಒಡಾಡುವ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳಲ್ಲಿ ನಂಟರಿಸುವ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಮೇಲೂ ಮತ್ತು ಸಾಗಿಸುವ ಸಾಮಾನುಗಳ ಮೇಲೂ ಅಲ್ಪ ಸೇಕಡಾವಾರು ದರದಲ್ಲಿ ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ವಿಧಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ವಿದೇಯಿಕವನ್ನು ಈ ಸಭೆಯಲ್ಲಿ ಮಂಡಿಸಿರುವ ವಿಚಾರವು ಸದಸ್ಯರ ನೆನಪಿಗ್ಗೊಳಿಸಬಹುದು. ಈ ವಿದೇಯಿಕವು ಒಂದು ಶಾಸನವಾದ ಮೇಲೆ ಈ ವಿಷಯದಿಂದ ಒಂದು ವರ್ಷಕ್ಕೆ 50 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳ ವರಮಾನವು ಬರುವುದೆಂದು ನಿರೀಕ್ಷಿಸಲಾಗಿದೆಯೆಂದು ತಿಳಿದಿದ್ದಾರೆ. In the year 1959, they expected Rs. 90 lakhs as tax, but now in the Budget speech they expect only Rs. 50 lakhs. This is a contradictory statement. There is a ruling by the Speaker that such a contradictory financial memorandum should not be given to this House as it will mislead the Members of this House. A similar question arose at the time of the Slum Clearance Bill in which the financial memorandum was defective. Then there was a ruling by the Speaker that such a thing should not happen and so, the concerned Minister agreed immediately that he would correct it.

There is another thing. In the financial memorandum, they say that the revenue expected is Rs. 90 lakhs, but in the budget speech, they say it is only Rs. 50 lakhs. So, the question is whether the financial memorandum is correct or not, whether they are really eager to collect this or not.

Sri H.M. CHANNABASAPPA.—This matter was already brought to my notice. The Hon'ble Member is exploiting the situation arising out of a misprint. There is no point of order.

Sri C. J. MUCKANNAPPA.—I do not know whether it is misprint or not. This is the book supplied by the Legislature Secretariat and I find it there. There has been no errata issued. So my request to the concerned Minister through you is to furnish the correct information and after that if the House feels so, it would be considered. Otherwise I would request him to withdraw the Bill and bring it after some time.

Mr. CHAIRMAN.—The statement of the Finance Minister in his budget speech does not affect this Bill and, therefore, there is no point of order.

Sri C. J. MUCKANNAPPA.—What happens to the reference to utilisation of this revenue for the second Plan?

Mr. CHAIRMAN.—My ruling is there.

*Motion to circulate the Bill for eliciting public opinion.*

Sri U. M. MADAPPA (Chamarajanagar).—Sir, I beg to move:

“That the Mysore Motor Vehicles (Taxation on passengers and goods) Bill, 1959, be circulated for eliciting public opinion before the end of 30th June 1961.”

Mr. CHAIRMAN.—Motion moved:

“That the Mysore Motor Vehicles (Taxation on passengers and goods) Bill, 1959, be circulated for eliciting public opinion before the end of 30th June 1961.”

Mr. CHAIRMAN.—Both the motions are before the House for debate.

Sri M. C. NARASIMHAN.—Sir, I want a clarification from you regarding the procedure. I would like to know whether Members who speak on the motion for circulation will get another chance to speak on the consideration motion.

Mr. CHAIRMAN.—Members can cover both the motions in their speeches.

Sri M. C. NARASIMHAN.—The two motions are entirely different. On the motion for circulation, we would like to make only a few observations as to why it should be circulated. At that stage, the general discussion on the Bill would not have taken place at all. As was done last time, I suggest that we may take up both the motions separately. We will first dispose of the motion for circulation and if it is not carried, we will take up the consideration motion.

Mr. CHAIRMAN.—It will be easy if both the motions are taken up together and discussed. Members who want to speak on both the motions may be given a little more time.

Sri M. C. NARASIMHAN.—Our difficulty is that we cannot mix up the two simultaneously. On the motion for circulation, we may speak only for a few minutes without going into the merits of the Bill, but when the general consideration of the Bill is before the House, we will have to make detailed observations.



Mr. CHAIRMAN.—So far as the motion for consideration is concerned, members can make detailed observations. As regards the amendment, there is really very little to say except to say whether he supports or opposes it. So I think both the motions can be discussed together.

Sri M. C. NARASIMHAN.—With due respect to the chair, I would suggest that we may dispose of the motion for circulation first.

Mr. CHAIRMAN.—The practice in the past also has been to discuss both the motions together.

Sri G. VENKATAI GOWDA.—If the House agrees for circulating the Bill for eliciting public opinion, then we would be saving the time for discussion of the motion for consideration.

Mr. CHAIRMAN.—The House will now adjourn and meet at 3-30 P.M.

---

*The House adjourned for recess at Three of the Clock and reassembled at Thirty Minutes past Three of the Clock.*

---

[ Mr. CHAIRMAN in the Chair. ]

†Sri H. M. CHANNABASAPPA.—Sir, while moving that the Mysore Motor Vehicles Taxation on Passengers and goods Bill be taken into consideration I would like to make a few remarks.

This Bill, I may remind the Hon'ble Members, was introduced on 7th December 1959 in this House. On account of pressure of business of urgent nature, it was not possible to consider the provisions of this Bill. Anyway, I am happy that most of the Members on both sides have more or less agreed in principle, to the provisions of the Bill.

Sir, it is a Bill intended to levy a small tax by way of surcharge on the passenger and the goods transport throughout the length and breadth of the State. An amendment was sought to be moved that it may be published for circulation for public opinion. It is obviously not necessary because the bill has been before the public for such a long time and no useful purpose would be served by further eliciting public opinion. Another point raised was that the Bill suffers from certain procedural and legal defects. The matter has already been explained that the State Government is within its province in enacting this Bill into law. The main object of this taxation is to find funds for the growing expenditure on developmental programmes, particularly construction of new roads, improvements of existing roads and the like. As Hon'ble Members are aware, the developmental activities have been shooting up from year to year. There is great need to harness all possible sources of revenue to meet the demands of the public and also to implement the programmes under the second and third plans which we have before us. One such source is to levy a small percentage of tax on the fares charged

from passengers and goods. This kind of levy has been already in force in a number of States, Madras, Andhra Pradesh, Bihar, Kerala, Bombay and Punjab. There is nothing new in what we are doing. On the other hand, I am also sorry that it was not possible for us to have introduced it earlier because we could have obtained lot of income. I have given the reasons why it was not possible to do so because of more urgent problems before the house.

Having said so much, it may be of interest to Hon'ble Members to know that we have launched a very huge programme on road development. The road length which was maintained by the Public Works Department was 13873 in 1936. To-day it is 22,824 miles. These roads have to be maintained by the State and the surface that is required to meet the load traffic today is definitely of a higher specification than what was sufficient in the past. We have got to increase the road-width, improve the surface, widen the roads, increase the length and a number of odd things have to be done to meet the present traffic which has grown up by leaps and bounds. The enormous expenditure required for this purpose passes one's comprehension. Maintenance is also costly compared to what it was sometime back. In 1958-59, the total expenditure including both plan and non-plan roads, was of the order of 355.23 lakhs whereas in 1959-60, we spent 401.97 lakhs. In 1960-61, it was something phenomenal, the total expenditure last year is of the order of 887.88 lakhs. That only indicates that within the course of 2 or 3 years, the expenditure on road development has more than doubled itself. Therefore, it is high time that all of us put our heads and hearts together and find out ways and means of getting funds to effect necessary improvements for the existing roads and also enhance the programme of road development on all fronts. With this view, this Bill has been placed before this Hon'ble House.

Coming to the provisions of the Bill.....

Sri C. M. ARUMUGHAM.—Sir, is the Minister speaking on the Bill now. If so, I want to know as to what happened to Sri Madappa's motion that the Bill be circulated to elicit public opinion.

Mr. CHAIRMAN.—Both are being discussed together.

Sri Y. VEERAPPA.—That would be against convention, Sir, The motion moved by Sri Madappa is altogether a separate motion, quite distinct from the motion of the Minister for its consideration by the House. If ultimately the House agrees for circulation to the public, it would only mean that the debate now going on is infructuous.

Mr. CHAIRMAN.—The debate is recorded. It will be of use. No one can presume what result of the debate would be. It is not against the rules that both the motions are discussed together.

Sri C. J. MUCKANNAPPA.—Rule 73 is clear on the point. There cannot be two motions before the House simultaneously.

Mr. CHAIRMAN.—Where is the provision prohibiting that. In what way is the procedure now adopted wrong. My difficulty is that the Business Advisory Committee has allotted 2½ hours for this Bill and we have to adhere to that time.

Sri C. J. MUCKANNAPPA.—This House can extend the time or ask the Business Advisory Committee to extend the time.

Mr. CHAIRMAN.—I am not disputing the powers of the House. Normally we have to adhere to the time-limit prescribed, unless there are exceptional reasons. I do not find such reasons put forth now.

Sri C. J. MUCKANNAPPA.—If we allow the Minister's motion being discussed first, the object of Sri Madappa's motion will be frustrated.

Mr. CHAIRMAN.—On previous occasions, this procedure was adhered to.

Sri U. M. MADAPPA.—Is the discussion now going on on my motion or the Minister's motion.

It will lead to confusion whether the Assembly is discussing one motion or the other. It will not be clear. There is likely to be confusion. You are clubbing together two motions and it is very confusing.

Sri M. C. NARASIMHAN.—The objections seems to be that two motions cannot be discussed together particularly when one motion runs counter.

Sri C. M. ARUMUGHAM.—This motion for circulation is strictly in the nature of an amendment of the Bill and it can be moved only when the original motion has been moved. But here, it is different amendment. It is a motion.

Mr. CHAIRMAN.—It is an amendment made to the motion of the Minister and that can be clubbed. There is no reason to argue more on that point. I am sorry. I am not convinced.

Sri H. M. CHANNABASAPPA.—Clauses 1 and 2 deal with short title and extent and definition and I do not think there is any necessity for me to traverse in detail these on two clauses.

Clause 3 in fact Sir, is the operative clause of the whole Bill. According to clause 3, Government take the power of levying tax on passengers and goods and that the tax shall be on passengers, luggage and goods carried on stage carriages at such rates as would yield an amount equal to ten percentum of the amount of fares and freights payable to the operator of a stage carriage, except where such stage carriage plies exclusively within a municipal area or exclusively on such routes serving municipal and adjacent areas as may be approved by the State Government. That is the scheme of things. Now Sir, I may indicate that after considering this matter in further detail, Government have come to the conclusion that it is not desirable to exempt the tax on passengers carrying on stage carriage vehicles moving within the municipal areas. Government will be moving the amendment on that point at the appropriate stage.

Sri G. VENKATAI GOWDA.—Is there any statutory liability on the part of the operator to collect the tax ?

Sri H. M. CHANNABASAPPA.—By implication, he will be the person who will collect the tax as prescribed and credit it to the treasury. I will come to that point later. The operator shall collect for Government tax over and above the fares and freights fixed by him to an extent equivalent to 10 per cent of the fare and freight that has been fixed. Where the man collects the tax not under a Separate entity but along with the fares *plus* tax, in that case, he will remit to the treasury 1/11 of the total amount which will mean that fares *plus* 10 per cent of the tax. He will have to charge that. But on goods transported by public carrier vehicles, the tax that is leviable is 3 per cent or 3 nP. in the rupee freights payable to the operator in a public carrier. Where the operators tax are collected separately, the amount so collected will have to be credited to the treasury. In this connection, I might give a comparative idea of the tax that is levied in other States in this Country :

	Passenger tax		Goods
Bombay ...	10%	...	Nil
Madras ...	5%	...	3%
Andhra Pradesh	20%	...	6%
Punjab ...	16 2/3%	...	16 2/3%
Mysore (proposal is)	10%	...	3%

It might also interest Hon'ble Members to note that the Bombay Government have recently proposed to introduce a Bill proposing an increase the tax from 10 to 15 per cent. The Bill is now in my hands. The reasons given are that the State is in need of funds for developmental activity and they propose to increase it from 10 to 15 per cent.

Sri C. J. MUCKANNAPPA.—We do not know how they propose to spend in it Bombay.

Sri B. G. KHOT.—Is that including luggage or excluding ?

Sri H. M. CHANNABASAPPA.—That is passenger tax. Provision has also been made in clause 3 whenever an operator proposes to carry goods free, even there, the Bill provides for the collection of tax on passenger or goods. Or even when an operator carries things at reduced rate, we have sufficient provision to prevent any escape the payment of tax on grounds that they are carrying it either free or at reduced rates.

Clauses 4 provides for submission of returns and annual returns will have to be submitted to Government in the prescribed manner.

Clauses 4, 5 and 6 are only supplementary and auxilliary to Clause 3. Clause 3 is the only operative portion of the whole Bill.

Clause 6 prescribes the procedure where and how returns have to be submitted and what is to be done where returns are not submitted.

(Sri H. M. CHANNABASAPPA)

Clause 7 provides for fares and freights escaping assessment. How exactly they escape assessment can be recovered and clause 8 provides for the payment of a tax penalty and recovery of tax.

One material clause which requires some explanation is clause 14.

3-30 P.M.

Because Sections 10, 11, 12, and 13 are also consequential and auxiliary.

In Section 14, provision has been made for composition of taxes. A similar provision exists in Section 4 of the Madras Act. The pattern is the same not only in Madras but also in Andhra Pradesh and everywhere because the Bill itself is very simple and the scheme of things is also simple. We have a uniform pattern all over. Under this clause where an operator agrees to pay a prescribed fee, then that operator need not collect the tax and need not submit returns which are expected of him under the Act. Of course, this is only voluntary and there is absolutely no pressure whatsoever. It is only when an operator feels for his own convenience that it is better to make payment of the fee prescribed under the Act, that he should not collect the tax from passengers and he need not submit returns as expected under the Act.

Sri G. VENKATAI GOWDA.—What about Government acting as operator?

Sri H. M. CHANNABASAPPA.—Even they will be treated as any other operator.

Then Section 15 provides for offences committed by individual operators and the penalties for the same. Section 16 provides for offences committed by companies. This is the model pattern suggested by the Government of India in respect of all offences committed by companies and that has been introduced here.

Section 17 provides for composition of offences and what should happen when an offence is committed. There are two courses open. One is to punish him under the penal clauses or compound the offence. A provision has been made in Section 17 for compounding the offence. A person who wants to compound an offence will have to pay something more than the tax that he is normally expected to pay and that composition amount shall not exceed twice the amount of tax that he is normally expected to pay.

Then the next Section provides for officers to be public servants. This is quite normal and necessary. Then Section 20 provides for limitation for suits and prosecutions and Section 21 provides for the power to make rules. These are all auxiliary clauses and do not require any lengthy elucidation. This is a simple Bill calculated to augment the resources of the State and as Hon'ble Members have already expressed themselves, they are in agreement with the Bill in principle.

Sri G. VENKATAI GOWDA.—Who said? I oppose it even on principle.

Sri H. M. CHANNABASAPPA.—At least some of the Hon'ble Members opposite including my friend Sri Narasimhan have not opposed it in principle. Of course, there might be a little opposition here and there on account of an incorrect understanding of the principle of the Bill but even that will dwindle away after having heard me about the financial requirements of the State in view of the enormous developmental activities taking place under the third five year plan.

Sri G. N. PUTTANNA (Tumkur).—I would like to know whether the Transport Minister will be brought to court if there is an offence under Section 8 in the Road Transport Department.

Sri H. M. CHANNABASAPPA.—The Minister would not come in the court, but the operator.

Sri G. N. PUTTANNA.—He is to operator.

Sri H. M. CHANNABASAPPA.—Let us not have a quarrel over that matter. Any operator functioning under the Motor Vehicles Act will come within the purview of the Bill.

With these few words, I commend the Bill for the consideration of the House.

†ಶ್ರೀ ಯು. ಎಂ. ಮಾದಪ್ಪ (ಚಾಮರಾಜನಗರ).—ಸ್ವಾಮೀ, ಈ ಮಸೂದೆಗೆ ಸಂಬಂಧ ಪಟ್ಟಂತೆ ಈಗಾಗಲೇ ನಾನು ಮುಂದೆ ಮಂಡಿಸಿರತಕ್ಕ ಅಮೆಂಡುಮೆಂಟ್‌ನ ಮೇರೆ ಮಾತನಾಡಬೇಕೇ ಅಥವಾ ಮಸೂದೆಯ ಮೇಲೆಯೇ ಮಾತನಾಡಬೇಕೇ ಎನ್ನುವುದರ ಬಗ್ಗೆ ನನಗೆ ಜ್ಞಾನವೇಯಾಗಿಬಿಟ್ಟಿದೆ. ಎರಡನೆಯದಾಗಿ ಮೊದಲು ಮಾತನಾಡಬೇಕೆಂದು ತಮ್ಮ ಅಪ್ಪಣೆಯಾಗಿರುವಾಗ ನಾನು ಒಂದು ವಿಷಯವನ್ನು ಈ ಸಭೆಯ ಗಮನಕ್ಕೆ ತರಲಿಚ್ಛಿಸುತ್ತೇನೆ.

ಮೊಟ್ಟಮೊದಲು ಈ ಮಸೂದೆಯನ್ನು ಯಾವಾಗ ತರುತ್ತಾರೆ ಎನ್ನುವುದು ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಗೊತ್ತಿರಲಿಲ್ಲ. ಅದಕ್ಕೆ ಪ್ರಥಮವಾಗಿ ನಮಗೂ ಗೊತ್ತಿರಲಿಲ್ಲ. 1960-61ನೇ ಇಸವಿಯಲ್ಲಿ ಹಣಕಾಸಿನ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಈ ವಿಧವಾದ ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ಹಾಕಲು ಮಸೂದೆಯನ್ನು ದೇಶದಲ್ಲಿ ತರುತ್ತೇವೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದರು. ಆದರೆ ಅವರೂ ಕೂಡ ಎಷ್ಟರಮಟ್ಟಿಗೆ ಅವರು ತರುತ್ತಾರೆ ಎನ್ನುವುದರ ಬಗ್ಗೆ ನಮಗಂತೂ ಗೊತ್ತಿರಲಿಲ್ಲ. ಆದರಿಂದ ಅನುಮಾನವೂ ಇತ್ತು. ಅದಕ್ಕಾಗಿಯೇ ಒಂದು ಸಾರಿ ಇಲ್ಲಿ ಬಂದಿದ್ದಂತಹ ಮಸೂದೆ ವಾಪಸ್ಸು ಹೋಗಿ ಇದೀಗ ಎರಡನೆಯ ಸಾರಿ ನಮ್ಮ ಮುಂದೆ ಈಗ ಬಂದಿದೆ ಎನ್ನುವುದೇ ಇದಕ್ಕೆ ಸಾಕ್ಷಿಯಾಗಿದೆ. ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೂ ಕೂಡ ಇದು ಬರುತ್ತದೆಯೋ ಇಲ್ಲವೋ ಎನ್ನುವಂತಹ ಒಂದು ಸಂದಿಗೆ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕರು ಮತ್ತು ಈ ಸಭೆಯ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಇದ್ದರು. ಹೀಗಿರುವಾಗ ಏಕೆಂದೆಂತಹ ಒಂದು ಮಸೂದೆಯನ್ನು ಸರ್ಕಾರ ಜಾರಿಗೆ ತರುವುದು ಅಷ್ಟು ಒಳ್ಳೆಯದಲ್ಲ. ಸಾರ್ವಜನಿಕರ ಗಮನಕ್ಕೆ ತರಲು ಸಾಕಾದಷ್ಟು ಕಾರಾವಕಾಶ ಕೊಡಬೇಕು. ಇಲ್ಲಿನ ಸದಸ್ಯರಿಗೂ ಕೂಡ ಅವರಿಗೆ ತಿಳಿದಂತಹ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಲ್ಲಿ ಹೇಳಲು ಅವಕಾಶವನ್ನು ಕೊಡಬೇಕು. ಹೀಗೆ ಕೊಡಬೇಕಾಗಿತ್ತು ಎಂದು ತಿಳಿಸುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ಪ್ರಜಾಪ್ರಭುತ್ವ ಯುಗದಲ್ಲಿ ಇದು ಒಳ್ಳೆಯ ಸಂಪ್ರದಾಯ. ಈ ಸಂಪ್ರದಾಯಕ್ಕೆ ತಕ್ಕಂತೆ ಪ್ರಜಾಪ್ರಭುತ್ವವನ್ನು ನಂಬಿಕೊಂಡಿದ್ದರೆ ಇದನ್ನು ಮಾಡಬೇಕು ಎಂದು ನಾನು ಒತ್ತಾಯಪಡಿಸುತ್ತೇನೆ. ಇದನ್ನು ಏಕೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ತಾವು ಕೇಳಬಹುದು. ತಮಗಿಲ್ಲ ತಿಳಿದಂತೆ ಈ ಬಿಲ್ಲೆಯಿಂದ ಮೋಟಾರು

(ಶ್ರೀ ಯು. ಎಂ. ಮಾದಪ್ಪ)

ವಾಹನಗಳ ಮಾಲೀಕರುಗಳ ಮೇಲೆ ಬೀಳುವುದಿಲ್ಲ. ಈ ತೆರಿಗೆ ಸಾರ್ವಜನಿಕರ ಮೇಲೆ ಬೀಳುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಅವರಿಗೆ ಒಂದು ಹೊರೆಯಾಗುತ್ತದೆ; ಎನ್ನುವುದು ನನಗೂ ಗೊತ್ತು ಮತ್ತು ಇಲ್ಲವಾದ ಎಲ್ಲ ಸದಸ್ಯರಿಗೂ ಗೊತ್ತು. ಸಾಮಾನುಗಳ ಸಾಗಣೆ ಮಾಡತಕ್ಕ ವಾಹನಗಳ ಮೇಲೆ ಬೀಳುತ್ತದೆ ಎಂದು ಹೇಳುವುದನ್ನು ನೋಡಿದರೆ, ಇದರಲ್ಲಿರುಂತ್ ಒಂದು ಸಾರಿ ಇಲ್ಲಿನ ತತ್ತ್ವವನ್ನು ಒಪ್ಪಿಕೊಂಡು ಶೇಕಡಾ ಮೂರರಷ್ಟು ಎಂದಿರುವುದು. ಶೇಕಡಾ ಹತ್ತರವರೆಗೆ ಅಥವಾ ಇನ್ನೂ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಎಂದರೆ ಶೇಕಡಾ ಹದಿನೈದರವರೆಗೂ ಹೋಗುತ್ತದೆ. ಇದನ್ನು ಸಾರ್ವಜನಿಕರು ಅರ್ಥ ಮಾಡಿಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಹೀಗೆ ಮಾಡುವುದರಿಂದ ಆಹಾರ ಪದಾರ್ಥಗಳು ಮತ್ತು ಅದಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಪದಾರ್ಥಗಳ ಬೆಲೆಗಳೂ ಏರಿಹೋಗುತ್ತದೆ. ಹೀಗೆ ಎಲ್ಲ ಸಾಮಾನುಗಳ ಬೆಲೆಗಳೂ ಏರುಪೇರಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ಕನ್ಸೂಮರುಗಳ ಮೇಲೆ ಪಿಪ್ಪೆ ಮಾಡುವುದರಿಂದ ಈಗಾಗಲೇ ಪದಾರ್ಥಗಳ ಬೆಲೆಗಳು ಏರುತ್ತಿವೆ. ಆಹಾರ ಪದಾರ್ಥಗಳು ಎಂದರೆ, ಸಾರ್ವಜನಿಕರ ನಿತ್ಯ ಜೀವನಕ್ಕೆ ಬೇಕಾದ ಪದಾರ್ಥಗಳ ಬೆಲೆಗಳು ಹೆಚ್ಚುತ್ತವೆ ಎನ್ನುವಂತೆ ನನಗೆ ಒಂದು ಸಣ್ಣ ಅರ್ಥವಾಗುತ್ತದೆ. ಹೀಗಿರುವುದರಿಂದ ಸಾರ್ವಜನಿಕರು ತಮ್ಮ ಖರ್ಚು ವೆಚ್ಚಗಳನ್ನು, ಆದಾಯವನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳಲು ಸಾಕಾದಷ್ಟು ಕಾರಾವಕಾಶವನ್ನು ಕೊಡಬೇಕು. ಇದರಿಂದ ಅವರುಗಳ ಫ್ಯಾಮಿಲಿ ಬಡ್ಡೆಟ್ಟನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಸಾಕಾದಷ್ಟು ಅವಕಾಶವನ್ನು ಕೊಡುವುದು ಸರಕಾರದ ಕರ್ತವ್ಯ. ಆ ರೀತಿ ಕೊಡುತ್ತಾರೊಂದು ನನಗೆ ಸರಕಾರದಲ್ಲಿ ನಂಬಿಕೆ ಇದೆ. ಆ ನಂಬಿಕೆಯನ್ನು ಸರಕಾರದವರು ಉಳಿಸಿಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಅಶಿಸುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನು ಸರ್‌ಕುಲೇಷನ್ ಆಫ್ ದಿ ಬಿಲ್ ಎನ್ನುವ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಮಾತನಾಡುವಾಗ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಹೇಳಿದರು. ಈ ತೆರಿಗೆಯಿಂದ ಬರತಕ್ಕ ಹಣವನ್ನು ನಾವು ದೇಶದಲ್ಲಿ ಏವರ್‌ಪುಮೆಂಟು ಕೆಲಸಗಳಿಗೋಸ್ಕರ ಉಪಯೋಗಿಸುತ್ತೇವೆ, ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಉತ್ತಮ ರೀತಿ ಯಲ್ಲಿರುವಂತೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಮಾಡಲು ಉಪಯೋಗಿಸುತ್ತೇವೆಂದು ಹೇಳಿದರು. ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ಹಾಕುವಾಗಲೆಲ್ಲಾ ಇದು ಸರ್ವೇಸಾಮಾನ್ಯವಾದ ಸರಕಾರದ ಒಂದು ಸ್ಲೋಗನ್ ಇದು ಎಂದು ನಾನು ಭಾವಿಸುತ್ತೇನೆ. ಇಲ್ಲಿಯೂ ಕೂಡ ಇದು ಸರ್ವೇಸಾಮಾನ್ಯವಾದ ಸ್ಲೋಗನ್ ಅಲ್ಲದೆ ಮತ್ತೇನಲ್ಲ. ಇದರಲ್ಲಿ ಬರತಕ್ಕ ತೆರಿಗೆ ಯಾವ ಉದ್ದೇಶಕ್ಕಾಗಿ ಹಾಕುತ್ತಿದ್ದೀರಿ ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಿ ಹೇಳಿ ಬೇರೆ ಒಂದು ಪ್ರಾವಿಷನನ್ನು ಇದರಲ್ಲಿ ಹಾಕಿ ಅದಕ್ಕೆ ಉಪಯೋಗಿಸುತ್ತೇವೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದರೆ ಅಂತಹದನ್ನು ನಾವು ಒಪ್ಪಿಕೊಳ್ಳಬಹುದಾಗಿತ್ತು. ಈಗ ರೋಡು ಫಂಡು ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಇಲ್ಲಿಯವರೆಗೂ ರೋಡು ಫಂಡು ಎಂದು ಹೇಳಿರುವುದರಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟು ಜಮಾ ಬಂದಿದೆ, ಎಷ್ಟು ಖರ್ಚಾಗಿದೆ ಎನ್ನುವುದರ ಲೆಕ್ಕ ಯಾರಿಗೂ ಗೊತ್ತಿಲ್ಲ. ಇಂತಹ ಒಂದು ಹಣಕಾಸಿನ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಇದೆ. ಇದಕ್ಕಾಗಿ ಒಂದು ಫಂಡನ್ನು ಎಸ್ಟಾಬ್ಲಿಷ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಏನಾದರೂ ಪ್ರಾವಿಷನ್ ಇದ್ದಿದ್ದರೆ ಮತ್ತು ಕಾನೂನುಬದ್ಧವಾಗಿ ಫಂಡನ್ನು ಸ್ಥಾಪನೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಏನಾದರೂ ಪ್ರಾವಿಷನ್ ಇದ್ದಿದ್ದರೆ ಬಹಳ ಚೆನ್ನಾಗಿತ್ತು. ಆದನ್ನು ಇವತ್ತಿನ ದಿವಸ ಸರ್ಕಾರ ಮಾಡದೆ ಇರುವಾಗ ಈ ಬಿಲ್ಲನ್ನು ಯಾವ ಉದ್ದೇಶದಿಂದ ಪಾಸ್ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ ಎಂಬುದಾಗಿ ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ. ದ್ವಿತೀಯ ಪಾಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆ ಖರ್ಚಿಗೆ ಹಣ ಬೇಕಾಗಿದೆ ಎಂದು ಒಂದು ಪದವನ್ನು ಅಲ್ಲಿ ಉಪಯೋಗಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಈಗಾಗಲೇ ಏಪ್ರಿಲ್ ಒಂದಕ್ಕೆ ಎರಡನೆಯ ಪಾಂಚ ವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಯು ಇವತ್ತಿನ ದಿವಸ ಮುಗಿಯಿತು. ಈ ಸಂದಿಗ್ಧ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿ ಈ ಬಿಲ್ಲನ್ನು ತಂದಿದ್ದೀರಿ. ಇದು ವಿಚಿತ್ರವಾದ ಸಂಗತಿ. ಇದು ವಿಚಿತ್ರವಾದ ಒಂದು ಪಾದ ಎಂಬುದು ಇದರಲ್ಲಿ ಚೆನ್ನಾಗಿ ಅರ್ಥವಾಗುತ್ತದೆ. ಅದರಿಂದ ಇಂತಹ ಬಿಲ್ಲನ್ನು ತಂದಾಗ ಈ ಸಭೆಯ ಸದಸ್ಯರ

ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಮಾತ್ರ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಇಲ್ಲ ಚರ್ಚೆಮಾಡಿ ಈ ಬಿಲ್ಲನ್ನು ಪಾಸ್ ಮಾಡುವುದು ಅಷ್ಟು ಒಳ್ಳೆಯ ಸಂಪ್ರದಾಯವಲ್ಲ. ಅದಕ್ಕಾಗಿ ಈ ಸಭೆಯ ಹೊಂದಿಗೆ ಇರುವ ಸಾರ್ವಜನಿಕರ ಅಭಿಪ್ರಾಯವನ್ನು ಸಹ ಇವತ್ತಿನ ದಿವಸ ಈ ಬಗ್ಗೆ ಮಂತ್ರಿಗಳಾದವರು ತಾವು ತಿಳಿದುಕೊಳ್ಳಬೇಕಾದುದು ಮೊದಲ ಕರ್ತವ್ಯ. ಆಗ ಅದು ಮನುಷ್ಯನ ಒಂದು ನಿತ್ಯಜೀವನದ ಮೇಲೆ ಪರಿಣಾಮಕಾರಿಯಾಗುತ್ತದೆ. ಅದ್ದರಿಂದ ಈ ಬಿಲ್ಲಿನ ಅಂಶಗಳೆಲ್ಲಾ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೊಲಗೂ ತಿಳಿಯುವಂತೆ ಇದನ್ನು ಸರ್ಕ್ಯುಲೇಟ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಸರ್ಕಾರದವರು ತಕ್ಕ ಅವಕಾಶವನ್ನು ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಈ ಒಂದು ವಾದವನ್ನು ತಮ್ಮ ಮುಂದಿಡುತ್ತೇನೆ.

ಕೆಲವು ಸ್ನೇಹಿತರು ಇನ್ನು ಕೆಲವು ವಿಷಯಗಳನ್ನು ಹೇಳಿದರು. ಈಗ ಇಲ್ಲ ಹಣವನ್ನು ಪೊಸ್ಟೆಡ್ ಮಾಡಿರುವುದನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸಬೇಕಾಗಿದ್ದರೆ ಇವತ್ತಿನ ದಿವಸ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಮಾತ್ರ ನಾಡುವ ರೀತಿ ನೋಡಿದರೆ ನನಗೆ ಆಶ್ಚರ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಪಿ. ಡಬ್ಲ್ಯು. ಡಿ. ಮಂತ್ರಿಗಳಾಗಿಯೇ ಇನ್ನೂ ವಾದ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆಂದು ನನಗನ್ನಿಸುತ್ತದೆ. ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಕೆಲಸವನ್ನು ಪಿ. ಡಬ್ಲ್ಯು. ಡಿ. ಯವರು ಮಾಡದಿದ್ದರೆ ಅದಕ್ಕೆ ಒಂದು ಫಂಡನಾದರೂ ಮಾಡಬಹುದಾಗಿತ್ತು. ಇವತ್ತಿನ ದಿವಸ ರೋಡ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಎಂಬುದಾಗಿ ಮಧ್ಯೆ ತಂದಿದ್ದಾರೆ. ಹೀಗೆಯೇ ಯಾವ್ಯಾವು ತರಹ ತೆರಿಗೆಗಳನ್ನು ಜನಗಳ ಮೇಲೆ ಇದೇ ಮೋಟಾರ್ ವಾಹನಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟಂತೆ ಹಾಕಿದ್ದಾರೆ. ಹಿಂದೆ ರೋಡ್‌ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಎಂಬುದು ಇತ್ತು. ಅದಕ್ಕೆ ರಸ್ತೆಗೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟಂತೆ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲೆ ಒಡಾಡುವ ಮೋಟಾರುಗಳಿಗೆ ಲೈಸೆನ್ಸ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಹಾಕಿದ್ದಾರೆ. ಅದು ಹಂತಹಂತವಾಗಿ ದಿನೇ ದಿನೇ ಹೆಚ್ಚಿತು. ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಸೀಟುಗಳಮೇಲೆ ತೆರಿಗೆ ಬಂತು. ಈಗ ಸೀಟುಗಳೂ ಹೋಗಿ ಸೀಟುಗಳ ಮೇಲೆ ಕೂತುಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ತೆರಿಗೆ ಕೊಡಬೇಕೆಂಬುದಾಗಿ ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಇನ್ನು ಮುಂದೆ ನಮ್ಮ ಹೆಚ್ಚೆತ್ತಿರುವ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್, ಬಾಡಿಗೆ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಬರುತ್ತದೋ ಏನೋ ಎಂಬ ಅನುಮಾನ ನನಗೆ ಬಂದಿದೆ. ಕೊನೆಯಲ್ಲಿ ನೀವು ಹಾಕಿಕೊಳ್ಳುವ ಟೋಪಿಗಳೂ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಹಾಕುತ್ತೀರೋ ಏನೋ ಗೊತ್ತಿಲ್ಲ. ಅದ್ದರಿಂದ ಈ ರೀತಿ ತೆರಿಗೆಗಳನ್ನು ಜನರಮೇಲೆ ಹೊರಿಸುವಾಗ ಯಾವ್ಯಾವರೀತಿಯಾದ ತೆರಿಗೆಗಳನ್ನು ಹೊರಿಸಿದರೆ ಜನರಿಗೆ ಕಷ್ಟವಷ್ಟಾಗಲಾರದು ಎಂಬುದನ್ನು ಸರ್ಕಾರದವರು ತಿಳಿದುಕೊಂಡು ಎಚ್ಚರಿಕೆಯಿಂದ ಜಾರಿ ಮಾಡಬೇಕು.

Sri C. M. ARUMUGHAM.—Under the constitution, no tax can be imposed for practising religion. Whether you put on 'Nama' or 'Vibudhi', you won't be taxed for that.

ಶ್ರೀ ಯು. ಎಂ. ಮಾದಪ್ಪ.—ಈ ರೀತಿಯಾಗಿ ಈ ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ವಿಧಿಸುವುದರಿಂದ ಜನರಿಗೆ ಬಹಳ ಕಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ. ಸಾರ್ವಜನಿಕರು ಇದನ್ನು ನೋಡಿ ಹೊರಗೆ ವಿಶೇಷವಾಗಿ ಭಯ ಪಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇನ್ನು ಈ ಬಗ್ಗೆ ಎಷ್ಟು ತರಹ ತೆರಿಗೆಗಳಿವೆಯೋ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಸರ್ಕಾರ ಯಾವ್ಯಾವ ತರಹದಲ್ಲಿ ಸಾಧ್ಯವೋ ಆಯಾ ತರಹಗಳೆಲ್ಲಾ ತೆರಿಗೆ ಹಾಕಬೇಕೆಂಬ ಮನಸ್ಸನ್ನು ಇಟ್ಟುಕೊಂಡಿರುವುದು ಸರಿಯಲ್ಲ. ರೋಡಿಗೆ ಮತ್ತು ವಾಹನಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧ ಪಟ್ಟಂತೆ ಇನ್ನೂ ಕೆಲವು ತೆರಿಗೆಗಳನ್ನು ಹಾಕುತ್ತೇವೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದರೆ ಬಹಳ ಚೆನ್ನಾಗಿತ್ತು. ಸಂಚಾರ ಮಾಡುವ ಜನಗಳ ಮೇಲೆ ಹಾಗೂ ಅವರು ಸಾಗಿಸತಕ್ಕ ವಸ್ತುಗಳ ಮೇಲೆ ತೆರಿಗೆ ಹಾಕುವುದಕ್ಕೆ ನಿಜವಾಗಿ ಸರ್ಕಾರ ಚೆನ್ನಾಗಿ ಯೋಚನೆ ಮಾಡದೆ, ಆ ಬಗ್ಗೆ ಜನರಿಗೆ ತಮ್ಮ ಅಭಿಪ್ರಾಯವನ್ನೂ ಸಹ ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶವನ್ನು ಕೊಡದೆ, ಈ ರೀತಿಯಾಗಿ ಹೊಸ ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ಬಸ್ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ವಸ್ತುಗಳ ಮೇಲೆ ಹಾಕುವುದರಿಂದ ಸಾರ್ವಜನಿಕರ ಬೆನ್ನು ಮೂಳೆ ಮುರಿಯುವಂತಾಗಿದೆ. ತೆರಿಗೆ ಹೊರೆ ಎಲ್ಲರಿಗೂ ಅನ್ವಯಿಸುತ್ತದೆಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ನಿಜವಾಗಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕರ ಆದಾಯ ಹೆಚ್ಚಿದೆಯೇ ಅಥವಾ ಇಲ್ಲವೇ ಎಂಬುದನ್ನು ಯೋಚನೆ ಮಾಡದೆ ಇವತ್ತಿನ ದಿವಸ ಈ ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ಹಾಕಿದ್ದಾರೆ. Capacity to pay must be



(ಶ್ರೀ ಯು. ಎಂ. ಮಾದಪ್ಪ)

assessed and they must be taxed. ಅಂತಹ ಒಂದು ಸರ್ವೆ ಕಾರ್ಯ ನಡೆಸಬೇಕು. ಆ ರೀತಿ ಸರ್ವೆ ಮಾಡಿದರೆ ಪರ್‌ಕ್ಯಾಪಿಟ ಇತ್ಯಾದಿ ಪ್ರತಿಯೊಬ್ಬರಿಗೂ ಎಷ್ಟಾಗುತ್ತದೆಂಬುದನ್ನು ಸರ್ಕಾರ ಯೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಹಳ್ಳಿಗಾಡಿನಲ್ಲಿ ಅನುಕೂಲಸ್ಥರೂ ಇರುತ್ತಾರೆ, ಅಂತಹವರ ಮೇಲೆ ಈ ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ಹಾಕಿ. ಕೆಲವು ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ ಶ್ರೀಮಂತರು ಬಡವರೂ ಇರುತ್ತಾರೆ. ಶ್ರೀಮಂತರಾದರೂ ಯಾವ ರೀತಿಯಲ್ಲಾದರೂ ಈ ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ಕೊಡುವ ಶಕ್ತಿಯನ್ನುಳ್ಳವರಾಗಿರುತ್ತಾರೆ. ಬಡವರಾದರೂ ಅಂತಹ ಶಕ್ತಿಯನ್ನು ಹೊಂದಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಪ್ರಜಾಪ್ರಭುತ್ವದಲ್ಲಿ ರೈತನಾದವನು ಅದರಲ್ಲೂ ಬಡವನಾದವನು ತಾನು ಬೆಳೆದ ಪದಾರ್ಥವನ್ನು ಬಿಟ್ಟು ಗಳಿಸಿಲ್ಲ ಅಥವಾ ರಾರಿಗಿಳಿದರೂ ಸಾಗಿಸುವಾಗ ಅದರ ಮೇಲೂ ಸಹ ತೆರಿಗೆ ಕೊಡಬೇಕು ಎಂದು ಹೇಳಿದರೆ ಹೇಗೆ? ಸರ್ಕಾರದವರು ಬಡ ರೈತರ ಮನಸ್ಸು ವಿಶೇಷವಾಗಿ ನೋಯುವಂತೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಯೋಚನೆ ಮಾಡುತ್ತಿರುವುದು ನ್ಯಾಯವಾದುದಲ್ಲ. ಒಂದು ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಶ್ರೀಮಂತರ ಬೆನ್ನಿನಮೇಲೆ ಬೀಳತಕ್ಕ ತೆರಿಗೆ ಇದಲ್ಲ. ಸಣ್ಣ ಸಣ್ಣ ಅಧಿಕಾರಿಗಳ ಮೇಲೆ ಅದರಲ್ಲೂ ನಾನ್-ಅಫೀಷಿಯರ್ಸ್ ಮತ್ತು ಬಡವರ ಮೇಲೆ ಬೀಳತಕ್ಕ ತೆರಿಗೆ ಇದು ಆಗಿದೆ. ಕ್ಷೀಣಿರುವುದರಿಂದ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಅಭಿಪ್ರಾಯವನ್ನು ಈ ಮನೋದಿಯ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ತೆಗೆದು ಕೊಳ್ಳದೆ ಅದನ್ನು ಸರ್ಕ್ಯೂಲರ್ ಮಾಡದೆ ಇದ್ದರೆ, ದೇಶದ ಜನಗಳಿಗೆ ಬಹಳ ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ನಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆಂದು ಹೇಳಿ ನನ್ನ ಮಾತನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

†Sri M. C. NARASIMHAN.—Sir, I rise to make a few observations on this Bill. At the outset I want to dispose of one argument which the Minister made while introducing this Bill. No doubt, we on this side did not say that we would welcome this measure. If it is proved to our satisfaction that it is necessary, then of course, we shall certainly consider and we shall not be unreasonable. But from the preliminary remarks which the Minister made, I am certainly convinced that such a Bill levying suddenly at the outset itself 10 per cent is not justified. He was trying to point out the experience in other States. It may be recollected that in Madras, it is still at the rate of five per cent. Even though the tax was introduced as long back as 1952, they found no occasion for changing the rate to 10 per cent as my Honourable friend is trying to do. Take Bombay for instance. They introduced this tax in 1958 and it is only now they are seeking to raise it to 15 per cent, but on the distinct understanding by the Bombay Road Transport Corporation that the existing passenger fare would not be raised. If the Hon'ble Minister is prepared to give such an assurance, I am prepared to concede this.

Sri S. D. KOTHAWALE.—Is the Member aware that they have already increased the rate and it is more than ours? Is he agreeable to their rates?

Sri M. C. NARASIMHAN.—Sir, let not the Member please throw up his hands in despair. What I am suggesting is, if you want to compare, you must compare all along. What is the condition of your roads?

Sri H. M. CHANNABASAPPA.—If I may tell the Hon'ble Member about *per capita* of 100 sq. miles, Mysore has got something to its own

credit, as compared with other States. Hon'ble Member knows that in K. G. F., there were no roads to go to villages; to-day you can go wherever you want in motor cars.

Sri M. C. NARASIMHAN.—Anyway, I do not wish to get disturbed. In all the neighbouring States it has been started from 5 per cent and gradually it is raised. Even in Punjab it is 5 per cent, whereas here, the Minister has brought it suddenly starting from 10 per cent.

Sir, he have to consider the Bill from two angles; on whom does this tax fall? It is on the passenger. You must also take into consideration the *per capita* incidence when compared with what is prevalent in Madras and see whether this rate could be levied. If the *per capita* incidence in other States is lower than our State or virtually of the same level, then I am entitled to persuade the Minister that this should not be levied. Sir, the other day, the Finance Minister gave some figures and he was very careful, as he is accustomed to jugglery of figures, and he quietly excluded the excise revenue as if it is not a tax on anybody. If you take the figures of *per capita* incidence in Mysore, it would be 15.51 without taking into account the tax on passenger or the surcharge on land revenue or the duty on electricity. If you take the duty on electricity and surcharge on land revenue, it will come to 16.23. If you take into account this motor vehicle tax also, it would be 16.62. Sir, I have taken some figures from the Budget Estimates of Madras for the year 61-62 and the *per capita* incidence in Madras is 16.47. Sir, in Andhra Pradesh, it is 14 and in Kerala it is 14.30. So, in South Indian States, the distinction of Mysore would be ahead of the total tax burden. If our per capital incidence was less than Madras or Kerala or Andhra certainly the Minister was entitled to come and say, he would levy this in order to have uniformity in this. But, when our people have to bear a higher per capital incidence, a much higher development programmes and a much higher road development programmes, how is this Government entitled to come forward and say that they would levy a further tax on the people? Then, Sir, I must say at the very out set that this 90 lakhs which is the estimated income from this, is totally an under-estimate and it is done with a view to mislead this House.

Sri H. M. CHANNABASAHPA.—Sir, I am sorry, I did not refer to the expected income. In 1959, when the Bill was introduced, it was estimated to be 90 lakhs. To-day, the number of vehicles have increased by about 27 per cent and we can expect an income of more or less 25 to 27 per cent higher. Now that Government also proposes to remove the exemption within the municipal limits, that is likely to bring about 10 to 15 lakhs. All told, it would be to the tune of 125 lakhs.

Sri M. C. NARASIMHAN.—Sir, it would be much more than that. In Andhra Pradesh, the total number of buses is 3239 and lorries 6879, whereas in Mysore the lorries are more than 10,000 and buses are more than 4000. So, the income would be far greater. In Andhra, with this

(Sri M. C. NARASIMHAN)

levy, they are able to realise 133 lakhs, even with a lower rate and with less number of vehicles. So, here it must be much more than 133 lakhs. After all, the road mileage in Andhra is more or less equal to ours. Sir, at least if it is levied only on the owners and not on the poor passengers then, we can understand the case. I am inclined to agree to that position, if it is purely on the owners. There is a difficulty and there is possibility of an argument and it deserves some consideration, though I do not personally agree with it.

5-00 P.M.

Sir, it is argued that the development of road transport industry is very vital. We are aware that the railways are not in a position to carry goods traffic more than 10 per cent of the total volume of goods traffic, whereas in U. S. only 20 per cent and in the U. K. 25 per cent is carried by road. It shows the enormous leeway the road transport industry has to make. If that be the case, the point for consideration is whether or not a tax of this kind will not produce adverse effects on the development of road transport. So far as India is concerned, if we take into account the several taxes imposed on this industry, namely, the motor vehicle tax, the motor spirit tax, the sales tax, etc., per vehicle the total taxation is estimated to amount to Rs. 2,000, whereas in U. S. A. it is only 500 and on the Continent it ranges between 800 and 1,000. If it is admitted that India has to make great strides in the direction of improving road transport, then the tax now proposed would have a crippling effect. Is it worth levying this tax. Will it not throttle the further development of this industry. So far, since there has been a great demand, somehow or other the road transport industry has been able to survive and carry on, but if and when a new situation develops, the conditions may change and there is bound to be a great crisis. Large unemployment would result if the industry is to fail and this danger could not be ignored.

Sir, it is customary for the Finance Minister to say that there should be balanced, uniform development in all directions. No doubt the P. W. D. is concerned with roads but the development of road transport would have to be viewed *vis-a-vis* the development of the whole State. From this point of view I do not see any justification for a levy of this kind. I will explain it still further. According to the Home Minister, we have reached a stage in the matter of road development, of which we should be very proud. If this is so, I would ask if it is necessary to levy this tax at all.

Sri S. D. KOTHAWALE.—It is not sufficient.

Sri E. C. NARASIMHAN.—Nothing is sufficient. These things will have to be viewed in the context of comparative development in all sectors of economy. If we are clearly ahead of the neighbouring States, then it is a point for consideration as to whether we should

concentrate on road transport alone or on other things. The justification for this Bill is the need for development of roads. I do not want the Minister to advance some other argument now. If we have advanced to the extent of being in lead over others or at least to the same extents as others, where is the justification to further tax to an extent more than others. To substantiate my argument I will give a few more figures. So, far as Mysore is concerned, up to 1957 the mileage per square mile is 0.37, whereas the all-India figure for the same is 0.26, Andhra is 0.18, Madras 0.47, Bombay 0.17—my friends from Bombay may note this. So, where is the justification for imposing such a tax. I will now read into these figures from another angle: If you take the mileage per lakh of population, Mysore occupies a leading position. The mileage per lakh of population in Mysore is 140, in Andhra it is 61, in Kerala 62, Madras 80 and Bombay 70—my friend from Bombay will note that the figure in that area is the lowest. Both from the point of view of mileage per square mile and mileage per lakh of population, Mysore is ahead of other Southern States.

While discussing certain aspects of the matter, Hon'ble Home Minister referred to the enormous development that has to take place in the Third Five-Year Plan. I would like to ask if it is really as enormous as he painted it or is there any exaggeration. Actually the Indian Road Congress sometime back decided that the annual outlay so far as roads are concerned should be of the order of 500 crores for the entire country. It has been slashed now to 250 crores. Ultimately it has slashed down to 230 crores. That is the all-India reduction in the total allocation for roads. With such a small amount for development of roads, why should this levy be there?

The provision for Mysore State under the second plan was 809 lakhs and the money spent was 924 lakhs. The total provision in the third plan is only 900 lakhs, that is, 24 lakhs less than what we have spent in the second plan. If 924 lakhs could be spent without assistance, to levy a tax in the third plan, when we are spending only 900 crores, cannot be explained satisfactorily. What is the justification for it?

Sri H. M. CHANNABASAPPA.—Hon'ble Member seems to forget that plan expenditure is more or less developmental expenditure. No sooner we construct roads and bridges, our expenditure does not stop there, we have to maintain them at enormous cost. The more roads we construct under the plan the more is the expenditure on the revenue side. If the Hon'ble Member is interested, I will give the expenditure that we will have to find for maintenance of the enormous length of roads that we have constructed and improving the surface of these roads in order to meet the increasing road demand.

Sri M. C. NARASIMHAN.—I will deal with that aspect also.

Sri H. M. CHANNABASAPPA.—That is how the Communists twist facts and mislead the world.

Sri M. C. NARASIMHAN.—I seriously take objection to this kind of remark.

Sri C. J. MUCKANNAPPA.—After all, he himself has opposed the Government in the House when he was not a Minister.

Sri M. C. NARASIMHAN.—I know that he has changed many times. He was opposed to land reforms but now I believe he is reconciled to some kind of land reforms.

If it is a fact that we are spending enormous amounts on maintenance let the existing returns on the motor vehicles tax be taken into account. That would be sufficient for covering maintenance expenditure. So far as developmental expenditure is concerned, it must come from some other source, that is, the Centre. There is a case for it. At the all-India level, there is one patent fact which my friend the Minister cannot circumvent or get over. The revenue from transport should be balanced. That is the minimum required, if it does not exceed the expenditure, developmental as well as maintenance. So far as India is concerned, there is a strange phenomena. The total revenue from road transport all over India in the year 1955-56 the States as well the Centre, amounted to 7138 lakhs.

The expenditure amounted to 8,217 lakhs. In that year, it exceeded Revenue. But in 1959-60 according to the estimate, the revenue from States as well as from the Centre amounted to Rs. 13,454 lakhs. The expenditure was of the order only of Rs. 8,470 lakhs. These are figures taken up from the President of the All-India Road Congress Shri H. P. Sinha. They are fairly authoritative figures and nobody can doubt its authenticity. My friend the finance Minister may not be aware of the All-India figures. His mind is twisted. Therefore, we cannot tell him in a manner he can understand. So taking all-India figures into account.....

Sri T. MARIYAPPA.—My mind is not twisted.

Sri M. C. NARASIMHAN.—At least for other merit, that the revenue from the Road transport was being matched towards the expenditure incurred on the roads fund, there was justification. There may be difficulty in relation to the State. The only thing is to get more grant from the Centre. As it is in the year 1960-61, we get nearly 352 lakhs and we spend 266 lakhs out of that grant. Looking at it from that point of view, you will kindly see that there is no justification for this levy. I therefore say that the Minister will have to consider this question of reducing the levy in a proper manner.

† ಶ್ರೀ ಸಿ. ಜಿ. ಮುಕ್ಕಣ್ಣಪ್ಪ (ಗುಬ್ಬಿ).—ಸ್ವಾಮಿ, ಈ ಕಾಂಗ್ರೆಸ್ ಸರಕಾರ ಅಧಿಕಾರಕ್ಕೆ ಬಂದಮೇಲೆ ಜನತೆಗೆ ಏನಾದರೂ ಒಳ್ಳೆಯದಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ಕಾಣುತ್ತಿದ್ದ ಕನಸು ನಿಜವಾಗಿಯೂ ದೇಶದ ದುರಾದೃಷ್ಟಿವೆಂದ ದೂರವಾಯಿತು. ಹಣಕಾಸಿನ ಸಚಿವರು ಗೃಹ ಶಾಖೆಯ ಸಚಿವರು ಮಾತನಾಡುತ್ತ ಅನೇಕ ಅಂಕಿ ಅಂಶಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ಹೊಸ ಹೊಸ ತರದ ಭಾರವನ್ನು ಹೊರುವುದಕ್ಕೆ ಜನತೆಗೆ ಸಾಧ್ಯವಿದೆಯೇ ಇಲ್ಲವೇ ಎನ್ನುತ್ತಕ್ಕಂಥಾದ್ದನ್ನು ಯೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ಹಿಂದಕ್ಕೆ ಈ ಸಭೆಯ ಸದಸ್ಯರಾಗಿದ್ದ ಶ್ರೀ ಮರಿಯಪ್ಪನವರು,

ಶ್ರೀ ಎರಣ್ಣಗಾಡರು, ಶ್ರೀ ಚನ್ನಬಸಪ್ಪನವರು ಹಿಂದಿನ ಸಭೆಯಲ್ಲಿ ಮಾತನಾಡುತ್ತಾ ಜನತೆಯ ಮೇಲೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಕರಭಾರ ಹಾಕುವುದು ಸರಿಯಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಅಂದು ಆ ರೀತಿ ಹೇಳಿದವರು ಇಂದು ತಮ್ಮ ಕಾರ್ಯದಲ್ಲಿ ಮುಗ್ಧರಾಗಿದ್ದಾರೆ. ಇದನ್ನು ಅವರು ಒಪ್ಪುತ್ತಾರೆಂದು ನಾನು ತಿಳಿದುಕೊಂಡಿದ್ದೇನೆ. ಬಜೆಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಏನೇನೋ ಅಂಕಿಅಂಶಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟು ಗೊಂದಲ ಎಬ್ಬಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಹಳ್ಳಿಗಾಡಿನಲ್ಲಿಯೇ ಜನತೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಬಡವರ ಬಗ್ಗೆ ಏನು ಮಾಡಿದ್ದಾರೆಂದು ಕೇಳುತ್ತೇನೆ. ಜನತೆಯ ಶೋಷಣೆ ಮಾತ್ರ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಹೀಗಿರುವುದರಿಂದ ನೀವು ಅಧಿಕಾರದಲ್ಲರಲು ಯೋಗ್ಯರಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ ಷಟ್ಪದಿ ನಿವಾಸಿಗಳಿಗೆ ಸವಲತ್ತು ಕೊಡುತ್ತೀರಿ ಹಳ್ಳಿಗರಿಗೆ ಯಾವ ಸಾಲಭ್ಯಾಸಾರ್ಥಿ ಒದಗಿಸುತ್ತೀರಿ ಸ್ವಲ್ಪ ಯೋಚನೆ ಮಾಡಿದರೆ ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ತರದ ಹೊರೆ ಯಾರಮೇಲೆ ಬೀಳುತ್ತದೆ ? ಬಡರೈತನ ಮೇಲೆ ಕರದ ಹೊರೆಯ ಭಾರ ಹಾಕುವುದು ಸರಿಯೇ ? ಬ್ರಹ್ಮ ವಿಷ್ಣು ಮಹೇಶ್ವರರಂತೆ ಯಾರದಾದರೂ ತಲೆಹಾರಿಸುವದಕ್ಕೆ ಬತ್ತಳಿಕೆಯಲ್ಲಿ ಬಾಣ ಅನ್ಯ ಇಟ್ಟುಕೊಂಡಿದ್ದೀರಿ, ಜನತೆಯ ಕರ್ಯಾಣ ಮಾಡುತ್ತೇವೆ, ನುಖೀರಾಜ್ ಕಟ್ಟುತ್ತೇವೆಂದು ಹೇಳತಕ್ಕಂಥ ನೀವು ಬಡಜನತೆಯ ಮೇಲೆ ಕರಭಾರ ಹಾಕುವುದು ಸರಿಯಲ್ಲ.

5-P. M.

ಆದುದರಿಂದ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ತಂದಿರುವ ಮನೂಬೆ ಸರಿಯಲ್ಲ. ಇಂಥ ಒಂದು ಮನೂಬೆಯನ್ನು ಆತುರಾತುರವಾಗಿ ತರಬೇಡಿ ಎಂದು ಸರಕಾರಕ್ಕೆ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಈ ಮನೂಬೆಯನ್ನು ಎರಡು ವರ್ಷ ಕಾಲ ಬಿಟ್ಟಿಟ್ಟಿದ್ದು ಇವತ್ತಿನ ದಿವಸ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಬಂದಿದ್ದಾರೆ. 1942ರಲ್ಲಿ ಚುನಾವಣೆಗೆ ಹೋಗುತ್ತಾರೆ. ಇವರು ಒಟ್ಟಾದಾರರಿಗೆ ಕೊಡುವ ವರಪ್ರಸಾದವೆಂದರೆ land revenue surcharge ಮತ್ತು ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುವವರ ಮೇಲೆ ಹಾಕುವ ತೆರಿಗೆ.

ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಹಣವನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳಲು ಇನ್ನೂ ಏನೂ ಮಾರ್ಗವಿಲ್ಲವೇ ? ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಬರಬೇಕಾದ ಬಾಕಿ ಹಣವನ್ನು ವಸೂಲಾಡಿದ ದೇಶೋದ್ಧಾರ ಕಾರ್ಯಗಳಿಗೆ ಆ ಹಣವನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸಿ ಎಂದರೆ ಆ ರೀತಿ ಮಾಡುವುದಿಲ್ಲ. ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಬರಬೇಕಾದ ಹಣ ಎಷ್ಟು ಮತ್ತು ಯಾರಿಂದ ಬರಬೇಕು ಎಂದರೆ, ಅದನ್ನು ಏಕೆ ವಸೂಲಾಡದೆ ಬಿಟ್ಟಿದ್ದೀರಿ ಎಂದರೆ ಹಣಕಾಸಿನ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಏನೋ ಜವಾಬು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ತಾವು ಬಂದಿರತಕ್ಕ ಭಾಗದಿಂದಲೇ 23 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳಷ್ಟು ಹಣ ವಸೂಲಾಗುವುದು ಇದೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಆ ಹಣವನ್ನು ಏತಕ್ಕೋಸ್ಕರ ಸರ್ಕಾರ ಕೂಡಲೇ ವಸೂಲಾಡಿದ ದೇಶದಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲ ರಸ್ತೆ ಆಗಬೇಕೋ, ಎಲ್ಲ ಸೇತುವೆ ಆಗಬೇಕೋ, ಎಲ್ಲ ಶಾಲಾಕಟ್ಟಡಗಳಾಗಬೇಕೋ ಅಂಥದಕ್ಕೆ ಹಣವನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸದೆ, ಸರ್ಕಾರ ತನ್ನ ಪ್ರತಿಗಾಮಿ ಮನೋಭಾವದಿಂದ ಜನತೆಯ ಇಂಥ ಕರಗಳನ್ನು ಹೊರಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಸರಿಯಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಎಂ. ಚನ್ನಬಸಪ್ಪ.—23 ಕೋಟಿ ಬಾಕಿ ಇರುವುದು ಯಾವುದು ?

ಶ್ರೀ ಸಿ. ಜಿ. ಮುಕ್ಕಣ್ಣಪ್ಪ.—ಗುಲ್ಬರ್ಗ ಜಿಲ್ಲೆಯಿಂದ ಎಷ್ಟು ಹಣ ಬರಬೇಕೆಂದ ಕೇಳಿದ್ದಕ್ಕೆ ಲೆಕ್ಕಪತ್ರಗಳು ಸಿಕ್ಕಿಲ್ಲ. ಯಾರು ಎಷ್ಟು ಕೊಡಬೇಕೆನ್ನುವುದಕ್ಕೆ ಅಂಕಿಅಂಶಗಳು ಸಿಕ್ಕಿಲ್ಲ, ಆದಕ್ಕೋಸ್ಕರ ಇಷ್ಟು ಭಾರಿ ಮೊತ್ತ ಉಳಿದಿದೆ ಎಂದು ಹಣಕಾಸಿನ ಸಚಿವರೇ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ.

ಶ್ರೀ ಟಿ. ಮರಿಯಪ್ಪ.—ಅವರು ಹೇಳುವ ಅಂಕಿಗಳು ಸರಿಯಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಸಿ. ಜಿ. ಮುಕ್ಕಣ್ಣಪ್ಪ.—ತಾವು ಪ್ರಶೋತ್ತರಗಳ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಹೇಳಿದ್ದೀರಿ. ನಾನು ಹೇಳಿರುವುದರಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು ಕಡಿಮೆ ಇದ್ದರೆ ತಿದ್ದಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಎಂ. ಚನ್ನಬಸಪ್ಪ.—23 ಕೋಟಿಯೋ ಲಕ್ಷವೋ ಅಥವಾ ಸಾವಿರವೋ ?

ಶ್ರೀ ಸಿ. ಜಿ. ಮುಕ್ಕಣ್ಣಪ್ಪ.—ಹಣಕಾಸಿನ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಹೇಳುವುದೆಲ್ಲ ಪದವಾಕ್ಯವೆಂದು ಈಗತಾನೇ ಅಧ್ಯಕ್ಷರು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಶ್ರೀಮಾನ್ ಚನ್ನಬಸಪ್ಪನವರು ಕೊಡತಕ್ಕ ಅಂಕಿಅಂಶಗಳನ್ನು ಒಪ್ಪಬೇಡಿ ಎಂದು ನಾವು ತೀರ್ಮಾನ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ನೀವು ಕೊಟ್ಟಿರುವ ಪುಸ್ತಕಗಳನ್ನು ಓದಿದ್ದೇವೆ. ಅದರಲ್ಲಿ ಕೊಟ್ಟಿರುವುದನ್ನು ಮಾತ್ರ ಹೇಳಿದ್ದೇನೆ. 23 ಲಕ್ಷಕ್ಕೆ 23 ಕೋಟಿ ಎಂದು ತಿಳಿದುಕೊಂಡಿದ್ದರೆ ತಪ್ಪಾಗಿರಬಹುದು. will amend it.

ಜನಗಳ ಮೇಲೆ ತೆರಿಗೆ ಹಾಕುವುದಕ್ಕೆ ಮೊದಲು ಇನ್ನು ಯಾವ ಬಸ್ ಮಾರ್ಗ ಹಾಕಿದರೆ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಹಣ ಬರುತ್ತದೆಂದು ಯೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ಈ ದೇಶದಲ್ಲಿ ಒಂದೊಂದು R.T.O. ಅಫೀಸ್ ಮುಂದೆ ನೂರಾರು ಜನ ಬಸ್ ಪರ್ಮಿಟ್ ಕೊಡಿ ಎಂದು ನಿಂತಿರುತ್ತಾರೆ. ಎಲ್ಲೆಲ್ಲ ಅವರಿಗೆ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳನ್ನು ಓಡಿಸಲು ಅನುಮತಿ ಕೊಟ್ಟರೆ, ಈಗ ಸರ್ಕಾರದವರು ನಿರೀಕ್ಷಣೆ ಮಾಡಿರತಕ್ಕ 50 ಲಕ್ಷಕ್ಕಿಂತಲೂ ಹೆಚ್ಚು ಹಣ ವಾಹನಗಳ ಮೇಲಿನ ತೆರಿಗೆಯಿಂದ ಬರುತ್ತದೆ. ಇಂಥ ಪ್ರಸಂಗಕ್ಕೆ ಇವರು ಏಕೆ ಕೈಹಾಕಲಿಲ್ಲವೆಂದು ಕೇಳುತ್ತೇನೆ. ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ಒಂದು ಮೈಲಿಗೆ ಒಂದೇ ಒಂದು ಮೋಟಾರು ವಾಹನವಿದೆ. There is only one motor vehicle per mile in India against 25 in Britain, 21 in U.S.A., 13 in Malaya, and 8 in Ceylon ಇದನ್ನು ತಾವು ಸ್ವಲ್ಪ ಯೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕು.

Sri C. M. ARUMUGHAM (K. G. F.).—He is reading some wrong figure.

Sri C. J. MUCKANNAPPA.—These are figures mentioned by the president of the All India Roads Congress when all the Chief Engineers of States were there. I am mentioning those figures.

ಮೈಸೂರು ಸಂಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲೆಲ್ಲ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಅನುಕೂಲವಿದೆಯೋ ಅಂಥ ಕಡೆ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳನ್ನು ಓಡಿಸಲು ಖಾಸಗಿ ಪರ್ಮಿಟ್‌ದಾರರಿಗೆ, ಪರ್ಮಿಟ್ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದರೆ, ಇಷ್ಟೊತ್ತು ಏನು ಹಣ ಈ ಮಸೂದೆಯ ಮೂಲಕ ಬರುತ್ತದೆಂದು ನಿರೀಕ್ಷಣೆ ಮಾಡಿ ದ್ವೀರೋ ಅದಕ್ಕಿಂತ ಮೂರು ನಾಲ್ಕರಷ್ಟು ಹಣ ಖಜಾನೆಗೆ ಬರುತ್ತಿತ್ತು. ಅದನ್ನು ಬಿಟ್ಟು ಇಂಥಾ ಒಂದು ಅಲ್ಪ ವಿಷಯಕ್ಕೆ, ಬಡವನಿಗೆ ತೊಂದರೆಯಾಗತಕ್ಕ, ಬಡವನಿಗೆ ಕಷ್ಟ ಕೊಡತಕ್ಕ, ಬಡವನ ಮೇಲೆ ಹೊರೆಯಾಗತಕ್ಕ ವಿಷಯಕ್ಕೆ ಕೈಹಾಕಬಾರದೆಂದು ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಹೇಳಿದ ವಿಧಿಯಿಲ್ಲ.

ಇಷ್ಟು ಹೇಳಿ ಈ ಬಿಲ್‌ನಲ್ಲಿರುವ ಕೆಲವು ವಿಷಯಗಳ ಬಗ್ಗೆ ತಿದ್ದುಪಡಿಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೇನೆ. ಕಾಜುಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡಾಗ ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ಏನು ಹೇಳಬಹುದು ಏನು ಹೇಳಬಾರದು ಎನ್ನುವುದನ್ನು ತಿಳಿಸುವುದಕ್ಕೆ ತಯಾರಿದ್ದೇನೆ. ಆದರೆ ಇವರು ಇಷ್ಟೊತ್ತು ಏನು ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಹೊರಟಿದ್ದಾರೆಂದರೆ, ಒಳ್ಳೆಯ ಕೆಲಸ ಮಾಡತಕ್ಕ ದಾರಿಯಲ್ಲಿ ಇವರು ಎಡವಿ ಬಿದ್ದಿದ್ದಾರೆ. ಇದರಿಂದ ಸೇತಕ್ಕೆ ಒಳ್ಳೆದಾಗುವ ಬದಲು ಅನ್ಯಾಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಈಗ ಇವರು ನೂಟಿರುವ ತೆರಿಗೆಗಳಿಂದ ಬಡವರಿಗೆ ಅನ್ಯಾಯವಾಗುವುದರಿಂದ ಈ ಮಸೂದೆಯನ್ನು ವಾಪಸು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕು ಇಲ್ಲವೇ ಹೋದರೆ ಜನಗಳಿಗೆ ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತದೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಆದುದರಿಂದ ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಇದನ್ನು ದಯಮಾಡಿ ವಾಪಸು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು, ಇನ್ನೊಂದು ಸಾರಿ ಮಂತ್ರಿ ಮಂಡಲದಲ್ಲಿ ದೀರ್ಘವಾಗಿ ಯೋಚನೆ ಮಾಡಿ ಇದರಲ್ಲಿರುವ ತೊಡಕುಗಳನ್ನು ಅದನ್ನು ಹೇಗೆ ನಿವಾರಿಸಬೇಕೆಂದು ತಿಳಿದುಕೊಂಡು ಈ ಸಭೆಯಲ್ಲಿ ತಂದರೆ ಒಳ್ಳೆಯದೆಂದು ನನ್ನ ಮಾತನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

† ಶ್ರೀ ಬಿ. ರಾಚಯ್ಯ (ಚಾಮರಾಜನಗರ).—ಮಾನ್ಯ ಸಭಾಪತಿಯವರೇ, ಈ ಮಸೂದೆಯನ್ನು ಸಭೆಯ ಮುಂದೆ ಇಡುವಾಗ ಮಾನ್ಯ ಸಚಿವರು ವಿವರಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟಮೇಲೆ ನಮ್ಮ

ಸ್ನೇಹಿತರು ಇದಕ್ಕೆ ಒಪ್ಪಿಗೆಯನ್ನು ಕೊಡುತ್ತಾರೆ. ಇಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚು ಚರ್ಚೆಯಾಗುವುದಿಲ್ಲವೆಂದು ತಿಳಿದುಕೊಂಡಿದ್ದೆ. ಆದರೆ ನುಮ್ಮನೆ ಚರ್ಚೆಯಲ್ಲದೆ ಒಪ್ಪಿಗೆ ಕೊಟ್ಟರೆ ನಿಮ್ಮ ಕರ್ತವ್ಯವೇನು ಮಾಡಿದಿರಿ ಎಂದು ಜನ ಎಲ್ಲ ಕೇಳುತ್ತಾರೆಯೋ ಎನ್ನುವ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಅವರು ಹಿಂದಿನಿಂದಲೂ His Masters voice ಎನ್ನುವ ಹಾಗೆ ಪ್ರತಿಸಾರಿಯೂ ಹೇಳಿಕೊಂಡು ಬರುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ನಮ್ಮ ಇಂಡಿಯಾ ದೇಶದ ಆರ್ಥಿಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಸಂಸ್ಥಾನಗಳು ತಮ್ಮ ಹಣಕಾಸಿನ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯನ್ನು ಉತ್ತಮಪಡಿಸಿಕೊಂಡು, ಕೇಂದ್ರದಿಂದ ಬರತಕ್ಕ ಗ್ರಾಂಟ್ ವಿನಿಯೋಗ ಅದರ ಜೊತೆಗೆ ತಮ್ಮ ಗ್ರಾಂಟನ್ನು ಒದಗಿಸಿಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಬೇರೆ ಸಂಸ್ಥಾನಗಳವರು ಈ ಇಂಥ ಸಂದರ್ಭವನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸಿಕೊಂಡು ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದ ಸಹಾಯವನ್ನು ಪಡೆದು ಮುಂದೆ ಬರುತ್ತಿರುವಾಗ ನಮ್ಮ ಸಂಸ್ಥಾನ ಹಿಂದೆ ಉಳಿದಿದೆ. ಈ ಮನೂಬೆಯಲ್ಲಿ ಏನು ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ಹಾಕಬೇಕೆಂದು ಉದ್ದೇಶಿಸಲಾಗಿದೆಯೋ ಅದು ಹೆಚ್ಚಾಗಿಲ್ಲ. ಬೇರೆ ಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ತೆರಿಗೆಯ ಪ್ರಮಾಣ ಎಷ್ಟರಮಟ್ಟಿಗೆ ಇದೆ ಎನ್ನುವ ಅಂಕಿಅಂಶಗಳನ್ನು ಕೂಡ ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ಸೂಚಿಸಿರುವ ದರಗಳು Comparative ಆಗಿ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿವೆ. ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ದರಗಳ ಮೇಲೆ ಮತ್ತು ಸಾಮಾನ್ಯ ಸರಂಜಾಮು ಸಾಗಾಣಿಕೆಯ ದರಗಳ ಮೇಲೆ ಏನು ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ವಿಧಿಸಬೇಕೆಂದು ಉದ್ದೇಶಪಟ್ಟಿದ್ದಾರೆಯೋ ಅಷ್ಟರಮಟ್ಟಿಗಾದರೂ ಮಾಡಿದರೆ, ನಾವು ಈ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಕಾರ್ಯಗತ ಮಾಡತಕ್ಕ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ನಮ್ಮ ಕರ್ತವ್ಯವನ್ನು ನಿಷ್ಠೆಯಿಂದ ಮಾಡಿದ ಹಾಗಾಗುತ್ತದೆ. ಅದರಲ್ಲಿಯೂ ಕೂಡ ಎರಡನೆಯ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಏನೇನು ಕಾರ್ಯಗಳನ್ನು ಕೈಗೊಂಡಿದ್ದರೋ ಅದರಲ್ಲಿಯೂ ಹೆಚ್ಚು ಹೆಚ್ಚಾಗಾದ ಸಂಸ್ಥೆಗಳನ್ನು ಉತ್ತಮಪಡಿಸುವುದು, ಹೊಸ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸುವುದು ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಜಿಲ್ಲಾ ಬೋರ್ಡ್ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಸ್ಪೆಷಿಫಿಕ್ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನಾಗಿ ಪರಿವರ್ತನೆ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು ಇವೆಲ್ಲವನ್ನೂ ಕೂಡ ಮಾಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ಸ್ಪೆಷಿಯಲ್ ಫಂಡು ರೋಡುಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕು, ಹೊಸ ಸ್ಪೆಷಿಯಲ್ ಫಂಡು ರೋಡುಗಳ ವಿಷಯ ದಲ್ಲ ಹೇಗಿರಬೇಕು, ವರ್ಷೇ ವರ್ಷೇ ರಿಪೇರಿಗಳು ಆಗಬೇಕು. ಮತ್ತು ಜನಸಾಮಾನ್ಯರು ಓಡಾಡುವ ವಾಹನಗಳು ಓಡಾಡತಕ್ಕ ರಸ್ತೆಗಳು ಸರಿಯಾದ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲರಬೇಕೇ ಬೇಡವೇ ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಯೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕು. ನಮ್ಮ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕು ನಮ್ಮ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕು ಎಂದು ಆ ಕಡೆಯ ಮತ್ತು ಈ ಕಡೆಯ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರುಗಳು ಇಲ್ಲಿ ಕೇಳುತ್ತಿರುವುದು ಎಲ್ಲರಿಗೂ ಗೊತ್ತೇ ಇದೆ. ಈ ಬಿಲ್ಲನ್ನು ಈಗಾಗಲೇ ಈ ದೇಶದಲ್ಲಿ ತರಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ಹಾಗೆ ತಂದು ಇದನ್ನು implement ಮಾಡಿದ್ದರೆ ಚೆನ್ನಾಗಿರುತ್ತಿತ್ತು. ಇದನ್ನು ಬಿಟ್ಟು 1959ನೇ ಇಸವಿಯಲ್ಲೇ ಇಂಟ್ರೋಡ್ಯೂಸ್ ಮಾಡಿದುದನ್ನು ಏಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಬರಲಿಲ್ಲ, ಆಗ ಬಂದಿದ್ದರೆ ಸರಿಯಾಗಿರುತ್ತಿತ್ತು ಎಂದರು. ಆದರೆ ಆಗ pressure of work ಆಗಿದ್ದುದರಿಂದ ಇಲ್ಲಿಯವರೆಗೂ ಮುಂದುವರಿದು ಬಂದಿತು. ಈಗಲಾದರೂ ಬಂದಿದೆಯಲ್ಲ ಎಂದು ಇದಕ್ಕೆ ನಿಮ್ಮ ಬೆಂಬಲವನ್ನು ಕೊಟ್ಟು ದೇಶದಲ್ಲಿರುವ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಉತ್ತಮ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ವ್ಯವಸ್ಥಿತವಾಗಿ ನೋಡಿಕೊಂಡು ಹೋಗುವುದಕ್ಕೆ ಹಣ ಸಹಾಯ ಬೇಕು, ಅದಕ್ಕಾಗಿ ನಮಗೆ 110 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಮೂರನೇ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ತೆರಿಗೆಯ ರೂಪದಲ್ಲಿ ತರುತ್ತೇವೆಂದು ಈ ಮೊದಲೇ ತಿಳಿಸಬೇಕಾಗಿತ್ತು ಎಂದರು. ಆಗಿನ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿಯೂ ಮುಂಚಿತವಾಗಿ ನೀವೇ ಇದನ್ನು ವಿರೋಧ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೀರಿ. ನುಮ್ಮನೆ ವಿರೋಧ ಮಾಡಬೇಕೆನ್ನುವ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದಾರೋ ಎನ್ನುವ ಒಂದು ಶಂಕೆ ಕೂಡ ಬರುತ್ತಿದೆ, ಎನ್ನುವ ಅನುಮಾನ ಹೆಚ್ಚಾಗಿದೆ. 250 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳ ಪ್ಲಾನನ್ನು ಇಟ್ಟುಕೊಂಡು, ನೀವು ಇದನ್ನು ಕಾರ್ಯಗತ ಮಾಡಲು internal resources ಗಳನ್ನು 110 ಕೋಟಿಯವರೆಗೆ ತೆರಿಗೆಯ ರೂಪದಲ್ಲಿ ಅಥವಾ ಬಂದಿಲ್ಲ ಒಂದು ರೂಪದಲ್ಲಿ ವಸೂಲು ಮಾಡಲು ತೆರಿಗೆಯ ರೂಪದಲ್ಲಿ ಹಾಕಿದರೆ ಯಾರು ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಹೊರ ಬಲ್ಲರು ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಹೇಳಿದ್ದರೆ



(ಶ್ರೀ ಬಿ. ರಾಜಯ್ಯ)

ವಿವೇಚನೆಯಿಂದ ಒಪ್ಪಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಿರೆಂದು ಹೇಳಬಹುದು. ಈ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಮಾಡುವಾಗ Passengers ಮತ್ತು Goods ಮತ್ತು Luggages ಗಳ ಮೇಲೆ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಮಾಲೀಕರ ಮೇಲೆ Composition of Tax ಎಂದು ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಕೂಡ ಅವಕಾಶವಿದೆ. ಯಾರಾದರೂ ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡಬೇಕಾದರೂ ಅದಕ್ಕೆ ಸರಿಯಾದ ಲೆಕ್ಕಪತ್ರಗಳನ್ನಿಡಲು ಶೇಕಡಾ ಹತ್ತರಂತೆ ಕೂಡ ಹೆಚ್ಚಿಸಲು ಅವಕಾಶವಿದೆ. ಈ ರೀತಿ ಅನೇಕ ಕಡೆ ಬೀಳುವುದಿಲ್ಲ ಎಂದು ತಿಳಿದುಕೊಂಡಿದ್ದೇನೆ. ಪ್ರೈವೇಟ್ ಜನರುಗಳು ಜಾಸ್ತಿ ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಮೇಲೆ ಹಾಕಲು ಹೋಗುವುದಿಲ್ಲ. ಸರಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳ ಮೇಲಿನ ರೇಟುಗಳಿಗೂ ಅವರ ಬಸ್ಸಿನ ರೇಟುಗಳನ್ನು ನೋಡಿದರೆ, ಸರಕಾರಿ ದರಕ್ಕಿಂತ ಕಡಿಮೆ ದರದಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಮೇಲೆ ಹಾಕಿ, ಅದರಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಹೋಗುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಅವರಿಗೆ ಬರಬೇಕಾದ ಉತ್ಪತ್ತಿಯನ್ನು ಪ್ರೈವೇಟು ಜನರುಗಳು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಲು ತಯಾರಾಗಿರುವುದಿಲ್ಲ. ತಮ್ಮ ಉತ್ಪತ್ತಿ ಏನು ಬರಬಹುದು ಆ ಉತ್ಪತ್ತಿಯಲ್ಲಿ compound ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಕೂಡ ಅವಕಾಶವಿದೆ. ಈ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ನೋಡಿದರೆ, ನಮ್ಮ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ approximate ಆಗಿ 90 ಲಕ್ಷ, ಅದಕ್ಕೆ ಸ್ವಲ್ಪ ಹೆಚ್ಚು ಕಡಿಮೆ ಈ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳಿಂದ ಬರುವ ನಿರೀಕ್ಷೆ ಇದೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಇದು ಜಾಸ್ತಿಯಾದರೂ ಆಗಬಹುದು, ಕಡಿಮೆಯಾದರೂ ಆಗಬಹುದು. ಇದಕ್ಕೊಮ್ಮೆ ಬೇರೆಯಾದ ಒಂದು Fundನ್ನು ಇಡಬೇಕಾಗಿತ್ತು ಎಂದು ಕೆಲವು ಮಹನೀಯರು ಹೇಳಿದರು. ಎಂತಹ ಉದ್ದೇಶಕ್ಕಾಗಿ ಇದನ್ನು ಹಾಕತಕ್ಕದ್ದು, ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾ ತೆರಿಗೆಯಂತೆ ಹಾಕಿದರೆ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ವಿರೋಧವನ್ನು ವ್ಯಕ್ತಪಡಿಸುತ್ತಿದ್ದರು. ಕೇವಲ ಒಂದು ವಿರೋಧಕ್ಕೋಸ್ಕರ ಮಾಡಬೇಕೆನ್ನುವ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಹೀಗೆ ಮಾಡದೆ ದೇಶದ ಸರ್ವತೋಮುಖವಾದ ಅನುಕೂಲಕ್ಕಾಗಿ ಇದನ್ನು ಕಾರ್ಯಗತಮಾಡಲು ಸರ್ವರೂ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಬೇಕು. ಮತ್ತು ದೇಶಕ್ಕೆ ಉತ್ಪತ್ತಿಯ ಹಣವನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಹಕ್ಕಿಗಾಡಿನ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಒಳ್ಳೆಯ ರಸ್ತೆಯನ್ನಾಗಿ ಪರಿವರ್ತನೆ ಮಾಡಲು ಸಹಕರಿಸಬೇಕು. ಹೀಗೆ ಮಾಡುತ್ತೇವೆಂದು ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೂ ಹೇಳಬಹುದು. ಹಿಂದೆ ಗುಂಡಿ ಬಿದ್ದಿರತಕ್ಕ ರಸ್ತೆಗಳು, ಸೇರತವೆಗಳಲ್ಲದ ರಸ್ತೆಗಳು, ಮತ್ತು ಹಕ್ಕಿಗಾಡಿನಲ್ಲಿ ಎತ್ತಿನ ಗಾಡಿ ಹೋಗಲು ಕೂಡ ಅನುಕೂಲವಿಲ್ಲದಿರುವ ರಸ್ತೆಗಳು ಎಷ್ಟೋ ಇವೆ. ಆ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಇಂತಹ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸಲು ಟ್ಯಾಕ್ಸ್‌ನ್ನು ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿದರೆ ಅವರೂ ಕೊಡುತ್ತಾರೆ ಹಾಗೆ ಹೇಳುವುದಕ್ಕೂ ಅವಕಾಶವಿದೆ. ಸಾರ್ವಿಕ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಮಾಡುವಾಗ ಎಲ್ಲೋ ಅಲ್ಲಿ ಇಲ್ಲಿ ಅಲ್ಪ ಸ್ವಲ್ಪ ದೋಷಗಳು ಇರಬಹುದು. ಅನ್ಯಾಯವಾಗದಂತೆ ನ್ಯಾಯವಾಗಿರಬೇಕು. ಅದಕ್ಕೋಸ್ಕರ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್‌ನ್ನು ಹಾಕಬಾರದು, ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮಾಡಬಾರದು ಎನ್ನತಕ್ಕ ವಾದ, ಬರೀ ವಾದಕ್ಕೆ ಹೊರತು ಬೇರೇನಲ್ಲ. ನಾವು ಸಮಾತಾ ವಾದದ ತತ್ವವನ್ನು ನಂಬಿಕೊಂಡ ಮೇಲೆ, ಇನ್ನು ಕೇವಲ ಕೆಲವೇ ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಇದನ್ನು ಅನುಸರಿಸಬೇಕೆಂದಿರುವಾಗ Monopoly ರಸ್ತೆಗಳನ್ನೆಲ್ಲಾ ನ್ಯಾಷನಲೈಸ್ ಮಾಡಿ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದಿರುವಾಗ ಪ್ರೈವೇಟು ಬಸ್ಸು ಮಾಲೀಕರು ಸರಕಾರಿ ಬಸ್ಸು ರೂಟಗಳನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಹಿಂದಿನಂತೆ ಹೋಗಲು ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ಇನ್ನು ಮುಂದೆ ಸರಕಾರದವರೇ Nationalisation of Bus Servicesನ್ನು ಮಾಡಿ ಇನ್ನೂ ತೃಪ್ತಿಕರವಾಗಿ ಮಾಡಬೇಕೆಂದಿದ್ದಾರೆ. ಈ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ನ್ಯಾಷನಲೈಸೇಷನ್ನಿನ ವಾದದ ಕಡೆ ಹೋಗುವಾಗ ಇದಕ್ಕೆ ಒಪ್ಪಿಗೆ ಕೊಡುವುದು ಹಿತಕರವಾಗಿದೆ ಎಂದು ಹೇಳತಕ್ಕದ್ದು ನನ್ನ ಅಭಿಪ್ರಾಯ. ಈ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಎಲ್ಲರೂ ಆ ಏಕಾಭಿಪ್ರಾಯದಿಂದ ಈ ಮನೂದೆ ಕಾರ್ಯಗತವಾಗಿ ದೇಶಕ್ಕೆ ಹಣಕಾಸನ್ನು ಒದಗಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶ ಮಾಡಿ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಮನೂದೆಯಲ್ಲಿ ಉದ್ದೇಶಪಟ್ಟಿರತಕ್ಕದ್ದು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಒಳ್ಳೆಯ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಇಟ್ಟುಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶ ಮಾಡಿಕೊಟ್ಟು ಈ ಮನೂದೆಯನ್ನು ಅನುಮೋದಿಸಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

Sri H. M. CHANNABASAPPA.—According to the provision made by the Business Advisory Committee, 2½ hours will be completed by about six o'clock and I am afraid from the trend of events that have been taking place and as many of the Honourable Members would like to express themselves on this and also on the amendments, in view of all that, probably it may not be easy to close it by six o'clock. I should like to move the Chair to take the sense of the House and if possible, extend the time ; I leave it to the sense of the House.

Mr. CHAIRMAN.—How much time does he suggest ?

Sri H. M. CHANNABASAPPA.—I leave it to the Chair to assess the requirement and fix it up.

Mr. CHAIRMAN.—Shall we extend the time by two hours to-morrow ?

HONOURABLE MEMBERS.—Yes.

†Sri V. SRINIVASA SHETTY.—I do not wish to say much just at this moment ; but I was astonished when my friend Mr. Rachiah made some sweeping allegations against the Members on this side. He was also on the opposition at one time or other and I am afraid he might have completely forgotten the duties of a Member of the opposition. It was a very unfair allegation. We on this side also know our duties fairly well. The Honourable Minister was pleased to make an observation that we totally agreed with the principle of this Bill. What I said was, in principle we are not opposed to taxation ; but there is a limit to all these things. I wish to say one thing here. In South India we have got limited railways.

5-30 P.M.

The transport of goods or passengers mainly depends upon road transports here. In my district, except very little of railway transport, the major portion of transport of either passengers or goods, is done by road transport. We have got one of the best road transport in South Canara. Sir, I am not against the taxation. I know the mind of the Government that they are not going to nationalise the road transport in total. I have heard it from the horse's mouth. If that is so, there are a number of private operators who are struggling for existence. Are we going to scotch all the private operators in road transport? I am referring only to persons who are sincerely struggling to exist. Let not this measure kill all private enterprise which is doing also little bit of service in the State.

Another thing is, it not only taxes the passenger transport but it also taxes the goods transport. Sir, you know, in South India we are crying hoarse for some railway lines and not much is achieved in this regard. So, much of the transport is done by road transport. This measure will, therefore, kill this growing service. Some of the Members said that we should not jump to the height and we should start from a lower rate and gradually increase. I have given

(Sri V. SRINIVASA SHETTY)

an amendment with regard to the goods traffic. My first suggestion is, we should exclude the transport of goods from the purview of this measure for the present. I do not say, it should be for ever; it should be given sufficient lee-way, to extend its position. Sir, with regard to taxation on passenger also, I am not going to touch upon the question which we have already sufficiently discussed. But, it is a moot point whether it is not going to hit the ordinary passenger. Whatever may be said, the operators would certainly place this burden on the passenger. So, I suggest that this Bill may be referred to a Select Committee. It is not my intention that the Bill should be delayed. There is already sufficient delay because it was introduced in 1959. It may be referred to a Select Committee with the direction that it should send the report during this session itself. Let us not hustle through this measure because it affects the common man.

†ಶ್ರೀ ಬಿ. ಎಸ್. ಶಂಕರಪ್ಪ (ಹೊಸದುರ್ಗ).—ಸ್ವಾಮಿ, ಈ ಮಸೂದೆಯನ್ನು ತರತಕ್ಕಂಥ ಉದ್ದೇಶ ಒಹಳ ಉತ್ತಮವಾದುದು ಎಂದು ನಾನು ಒಪ್ಪಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಆದರೆ ಈ ಮಸೂದೆಯಿಂದ ಆಗತಕ್ಕ ಅಪಾಯಕರವಾದ ಪರಿಣಾಮವೇನೆಂಬುದನ್ನು ಸರ್ಕಾರದವರು ಆಲೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ಅದನ್ನು ಮಾಡಲಿಲ್ಲ. ಹೇಗೆಂದರೆ ಈ ನುಂಕವನ್ನು ಹಾಕತಕ್ಕಂಥ ವಿಧಾನ ಇದೇ ಅಲ್ಲ. ಈ ನುಂಕವಿಂದ ಲಂಚೆ ಪುರುಷಗುತ್ತದೆ. ಸ್ವಾಭಾವಿಕವಾಗಿ ಲಾರಿಯವರು ಮತ್ತು ಬಸ್ಸಿನವರು ಇದನ್ನು ಒಪ್ಪುವುದಿಲ್ಲವೆಂದು ನಾನು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಇವತ್ತಿನ ದಿವಸ ನಮ್ಮ ದೇಶಕ್ಕೆ ಬರತಕ್ಕ ಫಾರಿನ್ ಎಕ್ಸ್‌ಟ್ರಾಂಜು, ಡಾಲರ್ ಎಕ್ಸ್‌ಟ್ರಾಂಜುಗಳು ಯಾವರೀತಿ ಬರುತ್ತವೆಂಬುದನ್ನು ನೋಡಿದರೆನೇ ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತದೆ. ಕೆಲವು ವೇಳೆ ಲಾರಿಗಳು ದಾರಿಯಲ್ಲಿ ಬರುತ್ತಾ ಬರುತ್ತಾ ಹಾಗೆಯೇ ನಿಂತುಕೊಳ್ಳುತ್ತದೆನ್ನೋಣ. ಆಗ ಅವರು ಏನುಮಾಡುತ್ತಾರೆಂದರೆ ರಿಪೇರಿ ಮಾಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ಆ ಮೆಷಿನ್ ಕೆಟ್ಟಿದೆ ಈ ಮೆಷಿನ್ ಕೆಟ್ಟಿದೆ ಎಂದು ಲಂಚವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಒಂದು ಮೈಲಿಗೆ ಇಷ್ಟು ಎಂದು ಲೆಕ್ಕಹಾಕಿ ಸುಳ್ಳಾಗಿ ಬರ್ ಮಾಡಿದುದುತ್ತಾರೆ. ಆಗ ಇಲ್ಲಿಂದ ಸರ್ವಿಷ್ ಎಂತಹವರಿಗಾದರೂ ಉಂಟಾಗುತ್ತದೆ. ಆಗ ಏನಾಗುತ್ತದೆಂದರೆ ಲೆಕ್ಕದ ಪುಸ್ತಕಗಳನ್ನು ಚೆಕ್ ಮಾಡತಕ್ಕ ಇಲಾಖೆಯವರು ಇವರ ಜೊತೆಯಲ್ಲಿ ಅವರು ಸೇರಿಕೊಂಡು ಜನರಿಗೆ ಹಿಂಸೆಮಾಡಿ ಲಂಚ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು, ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಬರತಕ್ಕ ವರವಾನುಸೂಚಕ ಕಾಮಧ್ಯೆ ಹೋಗುತ್ತದೆ. ಎರಡನೆಯದಾಗಿ ಸರ್ಕಾರದವರು ಈ ದುಡ್ಡಿನಿಂದ ನಾವು ಯೋಜನಾ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಕೆಲಸಕ್ಕಾರ್ಗನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳುತ್ತೇವೆಂದು ಬೇರೆ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಕೆಲವು ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ ಮೈನಿಂಗ್ ಏರಿಯಾಗಳಿವೆ. ಅಲ್ಲಿ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ನನಗೆ ಗೊತ್ತಿರುವಹಾಗೆ ಸುಮಾರು 10-12 ಮೈನ್ಸ್‌ನಿಂದ ಲಕ್ಷಾಂತರ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ರಾಯಲ್ಟಿ ಮೂಲಕ ಸರ್ವೆರೂಪದಲ್ಲಿ ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ವಾಹನಗಳು ಆಕಡೆಯಿಂದ ಈಕಡೆಗೆ ಈಕಡೆಯಿಂದ ಆಕಡೆಗೆ ಹೋಗುತ್ತಿರುವುದು ಆಗಿದೆ. ಇದರಿಂದ ಎಷ್ಟೋ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಲುಕ್ಸಾನು ಆಗುತ್ತದೆ. ಇಂತಹ ಸರ್ಕಾರವನ್ನು ನಂಬಿ ನಾನು ಈ ಬಿಲ್ಲನ್ನು ಒಪ್ಪುವುದು ಹೇಗೆ? ಇವತ್ತಿನ ದಿವಸ ಹೇಳುವುದು ಒಂದು ನಾಳೆ ಮಾಡುವುದು ಒಂದು. ಇದು ನರಿಯಲ್ಲಿ ಖಚಿತವಾದ ವಿಷಯಗಳನ್ನು ಹೇಳಬೇಕು. ಅದರ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ವ್ಯವಸಾಯ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿ ನನಗೆ ಗೊತ್ತಿರುವಹಾಗೆ ಅಗ್ರಿಕಲ್ಚರಲ್ ಪ್ರೊಡ್ಯೂಸನ್ ಅಂದರೆ ರಾಗಿ, ಜೋಳ ಬರಬೇಕಾದರೆ ಮತ್ತು ಆ ಬೆಳೆಗೆ ತಕ್ಕ ಗೊಬ್ಬರವನ್ನು ಸಾಗಿಸಬೇಕಾಗಿದ್ದರೆ ಮೊದಲು ಮೊದಲು ಗಾಡಿಯಲ್ಲಿ ಬರುತ್ತಿತ್ತು, ಹೋಗುತ್ತಿತ್ತು. ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಹಾಗೂ ಲಾರಿಗಳಲ್ಲಿ ತರುವುದು, ಕಳುಹಿಸುವುದು ಜಾಸ್ತಿಯಾಗಿದೆ. ಈಚೆಗೆ ಈ ರೋಡ್‌ಟ್ರಾನ್ಸ್

ಪೋರ್ಟ್ ಆದಮೇಲೆ ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಯಾವುದಾದರೂ ಒಂದು ಸಾಮಾನನ್ನು ಬೆಂಬಾಯಿಸಿದ ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ತರಬೇಕಾದರೆ ಅಥವಾ ಇಲ್ಲದ ಅಲ್ಲಗೆ ಕಳುಹಿಸಬೇಕಾದರೆ ಬಹಳ ಕಷ್ಟವಾಗುತ್ತಿದೆ. ಸರ್ಕಾರದವರು ರೋಡ್‌ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು ಸಾಂಭ್ಯವನ್ನು ಒದಗಿಸಿ ತನುಕ ಜನರಲ್ಲಿ ಒಂದು ಅನಿಶ್ಚಿತತೆಯೆಂದು ತೋರಿಸಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ಜನರು ಶೇಂಗಾಯಿ ಮುಂತಾದ ಪದಾರ್ಥಗಳನ್ನು ಲಾರಿ ಮತ್ತು ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ತುಂಬಿ ಕಳುಹಿಸತಕ್ಕಂಥ ಅಭ್ಯಾಸ ಮಾಡಿ ಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಇವತ್ತೂ ಲಾರಿಗಳ ಮೇಲೆ ಬಸ್ಸುಗಳ ಮೇಲೆ ಪೆಟ್ರೋಲ್ ಮೇಲೆ ಸೆಸ್ ಬಿತ್ತು. ಲೇಟರಿಗೆ ಚೇಂಜ್ ಆದಮೇಲೆ ಪೆಟ್ರೋಲಿನ ದರವೂ ಜಾಸ್ತಿಯಾಯಿತು. ಲಾರಿ ಮುಂತಾದ ಮೋಟಾರ್ ವಾಹನಗಳನ್ನು ನಡೆಸುವವರಿಗೆ ಚೈರಿನ ಗ್ಯಾರಂಟಿ ಇಲ್ಲ. ಡೀಸಲ್ ಮತ್ತು ಪೆಟ್ರೋಲ್ ಆಯ್ಕೆ ಗ್ಯಾರಂಟಿ ಇಲ್ಲ. ಈ ಟ್ಯಾಕ್ಸನ್ನು ಹಾಕಿಬಿಟ್ಟು ಬಸ್ಸುಗಳವರೂ ಲಾರಿ ಯವರೂ ಉಳಿಯದ ಹಾಗೆ ಮಾಡುತ್ತೀರಿ. ಯಾರೋ ಬೇರೆ ವಿಧಗಳಿಂದ ಸಂಪಾದನೆ ಮಾಡುತ್ತಿರುವವರು ೬ ಬಸ್ಸು ಲಾರಿಗಳನ್ನು ನಡೆಸಬಹುದೇ ಎನಿಸಿ, ಕನಬುದಾರರು ಬಸ್ ಪ್ಯಾಸೆಂಜರ್ ಟ್ರಾಫಿಕ್ ಮೇಲೆ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಹಾಕಿದರೆ ಬಸ್ಸು ಮತ್ತು ಲಾರಿಗಳ ಉದ ಮವನ್ನು ನಡೆಸುವುದು ಕಷ್ಟ. ಈ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಹಾಕಿಬಿಟ್ಟರೆ ಬಸ್ಸುಗಳು ಕಡಿಮೆಯಾಗಿ ಕೋರ್ಟು ಕಡೆಗಿಳಿದು ಹೋಗುವವರಿಗೆ, ವ್ಯವಹಾರ ನಡೆಸುವವರಿಗೆ ಸ್ಥಳದಿಂದ ಸ್ಥಳಕ್ಕೆ ಒಡಾಡಲು ಬಹಳ ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಬೆಳೆದಂಥ ಬೆಳೆಯನ್ನು ಲಾರಿ ಮತ್ತು ಬಸ್ಸುಗಳ ಮೂಲಕ ಮಾರ್ಕೆಟ್ಟಿಗೆ ಸಾಗಿಸುವುದಕ್ಕೂ ಬಹಳ ಕಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಈ ಟ್ಯಾಕ್ಸನ್ನು ಲಾರಿ ಮತ್ತು ಬಸ್ ಟ್ರಾಫಿಕ್‌ನ ಮೇಲೆ ಲೇವಿ ಮಾಡಬೇಡಿರಿ. ಲಾರಿ ಮತ್ತು ಬಸ್ ಮಾಲಿಕರ ಸಂಘದವರು ನಿರ್ಣಯ ಮಾಡಿ ಈ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಎರಡೂವಾಗಿ ಮುಷ್ಕರ ಹೂಡಿದರೆ ಜನಗಳಿಗೆ ಬಹಳ ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಆಪರೇಟರುಗಳು ಜನರ ಮೇಲೆ ಈ ಲೇವಿಯನ್ನು ಹಾಕಬೇಕು; ಜನಗಳಿಗೆ ಬಸ್ ರೇಟುಗಳು ಜಾಸ್ತಿಯಾಗಿ ಅವರು ಟ್ರಾವಲಿಂಗ್‌ನಲ್ಲಿ ನಿಲ್ಲಿಸಿ ಬಿಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಪ್ರೈವೇಟ್ ಆಪರೇಟರುಗಳು ಉತ್ತಮವಾಗಿ ಬಹು ಭೇಗ, ಚೈರಿ ಮತ್ತು ಸ್ಪೋರ್ಟ್‌ವಾಹನಗಳು ಖರೀದಿ ಜಾಸ್ತಿ ಇರುವುದರಿಂದ, ರಿಪೇರಿಗೇ ಹೋಗಿಬಿಡುತ್ತವೆ. ಸರ್ಕಾರದವರು ನಡೆಸುವ ವಾಹನಗಳಿಗೆ ಬೇಕಾದಷ್ಟು ಚೈರಿ, ಸ್ಪೋರ್ಟ್ ವಾಹನ ನಿಗುತ್ತರೆ ಇದೂ ಅಲ್ಲದೆ ಸರ್ಕಾರದವರಿಗೆ ರೋಡ್‌ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್‌ನಲ್ಲಿ 50 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿ ಲಿಕ್ವಿಡ್ ಆದರೂ ಚಿಂತೆಯಿಲ್ಲ, ಅವರು ಮತ್ತೊಂದು ನುಂಕ ಹಾಕಿ ವಸೂಲು ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಪ್ರೈವೇಟ್ ಆಪರೇಟರುಗಳಿಗೆ ಈ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್‌ನಿಂದ ಬಹಳ ಅಪಾಯ ವ್ಯವಸಾಯ ಮಾಡತಕ್ಕ ಹಳ್ಳಿಯ ಜನಗಳಿಗೆ ಇನ್ನು ಮೇಲೆ ಈ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್‌ನಿಂದ ಅವರ ಪ್ರದ್ಯಾನನ್ನು ಮಾರ್ಕೆಟ್ಟಿಗೆ ತಲುಪಿಸುವುದೂ ಬಹಳ ಕಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಈ ಬಿಲ್ಲನ್ನು ಸೆಲೆಕ್ಟ್ ಕಮಿಟಿಗೆ ಕಳುಹಿಸಿ, ಕೆಲವು ತಿದ್ದುಪಡಿಗಳನ್ನು ಮಾಡಿ.

ಶ್ರೀ ದಿ. ದೇವರಾಜ ಅರಸು. (ಹುಣಸೂರು). ಸ್ವಾಮಿ, ಈಗತಾನೆ ಮಾತನಾಡಿದ ಶ್ರೀನಿವಾಸಶೆಟ್ಟರು ಈ ಬಿಲ್ಲನ್ನು ವಿರೋಧಮಾಡುವುದಿಲ್ಲ, ಸ್ವಲ್ಪ ಅಲ್ಲ ಇಲ್ಲ ಹೆಚ್ಚುಕಡಿಮೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶವಿರಬೇಕಾದ್ದರಿಂದ, ಸೆಲೆಕ್ಟ್ ಕಮಿಟಿಗೆ ಕಳುಹಿಸಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿದರು. ನಮ್ಮ ಶಂಕರಪ್ಪನವರು ಈ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಬಸ್ ಮಾಲೀಕರು ಮತ್ತು ಲಾರಿ ಮಾಲೀಕರ ಮೇಲೆ ಬೀಳುತ್ತದೆಂದು ಹೇಳಿ ಅವರಲ್ಲಿ ಸಿಂಪತಿ ತೋರಿಸಿದರು. ಕನ್‌ವೀನಿಯಂಟ್ ಅದಕ್ಕಾಗಿ ಹೇಳುತ್ತಿರುತ್ತಾರೆ. ಒಂದು ಸಾರಿ ಬಡಪಾಯಿಗಳ ಮೇಲೆ ತೆರಿಗೆ ಹಾಕಬಾರದು ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ; ಈಗ ಬಸ್ ಮಾಲಿಕರ ಮೇಲೆ ಪ್ಯಾಸೆಂಜರ್ ಟ್ರಾಫಿಕ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಹಾಕಬಾರದೆಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಮುಕ್ಯಾಣ್ಣಪ್ಪನವರು ಯಾರ ಮೇಲೆಯೂ ತೆರಿಗೆ ಹಾಕಬಾರದೆಂದು ಪಾದ ತೂದಿದ್ದಾರೆ. ನಮಗೆ ಅಗತ್ಯವೆಂದು ಎನಿಸಿರುವ ಈ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ವಿನಿದೆಯೇ ಇದನ್ನು ಎರಾನ್ ಸಂಸ್ಥಾನಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಹಾಕಿದ್ದಾರೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ನಾವೂ ಹಾಕುವುದು ಅಗತ್ಯ. This is one of the sources of revenue. ರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣಕಾರ್ಯ ಯಾವರೇ ಅಗಬೇಕಾಗಿ

(ಶ್ರೀ ಡಿ. ದೇವರಾಜ ಅರಸ್)

ಯೆನ್ನುವುದನ್ನು ನಮ್ಮ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಈಗ ಫಿಗರ್ಸ್ ಕೊಟ್ಟು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಶ್ರೀ ಎಂ. ಸಿ. ನರಸಿಂಹರವರು ಆರ್ ಇಂಡಿಯಾ ಫಿಗರ್ಸ್ ಕೊಟ್ಟು ಸ್ಟೇಟ್ ಮತ್ತು ಸೆಂಟರ್ ರೆವಿನ್ಯೂ 13 ಕೋಟಿರೂಪಾಯಿ ಇದ್ದು, ಅದರಲ್ಲಿ 8 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿ ಬರ್ಚುಮಾಡುತ್ತಾ ಇದ್ದಾರೆ, ಬರ್ಚಾಗದೆ ಹಣ ಇರುವುದರಿಂದ ಏಕೆ ನಾವು ಹೊರ ಚ್ಯಾಕ್ಸ್ ಹಾಕಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿದರು. ನಮ್ಮ ಸಂಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿ ಯಾವಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಬರ್ಚುಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆಂದು ನೋಡಿದರೆ, 1958-59 ನೆಯ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ 355 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಯನ್ನು ಎಲ್ಲಾ ತರಹ ರಸ್ತೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ ಮತ್ತು ಮೇಂಟನೆನ್ನಿಗೆ ಬರ್ಚುಮಾಡಿದೆ. 1960-61ರಲ್ಲಿ 887 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿ ಬರ್ಚಾಗಿದೆ. ಈ ದುಡ್ಡನ್ನು ಎಲ್ಲಿಂದ ತರಬೇಕು. ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಯಾರೂ ಹೇಳಲಿಲ್ಲ. ಇಷ್ಟು ದೊಡ್ಡ ಪ್ರಮಾಣದ ಬರ್ಚನ್ನು ಹೇಗೆ ನಿರ್ವಹಿಸುವುದು ?

Sri M. C. NARASIMHAN.—You get control grants.

ಶ್ರೀ ಡಿ. ದೇವರಾಜ ಅರಸ್.—ನಮ್ಮ ಹಾಗೆಯೇ ಇನ್ನೂ ಅನೇಕ ಸಂಸ್ಥಾನಗಳಿರುವುದರಿಂದ, ನಮಗೇ ಸೆಂಟ್ರಲ್ ಗ್ರಾಂಟ್ ಕೊಡಿ ಅಂದರೆ ಕೊಡುತ್ತಾರೆಯೇ ?

ನಮ್ಮ ಮುಕ್ಯಾಣ್ಣಪ್ಪನವರು ಎಲೆಕ್ಷನ್ ಚೈಮನ್‌ನಲ್ಲಿ ಹಾಕಿದ್ದೀರಿ, ನಿಮಗೇ ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತದೆ, ಇದು ಬಹಳ ಅನ್ಯಾಯವೆಂದು ಹೇಳಿದರು. ಅವರು ಒಂದು ವಿಷಯ ತಿಳಿದಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ನಾವು ಜನರಿಗೋಸ್ಕರ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆಂದು ಜನರಿಗೆ ಚೆನ್ನಾಗಿ ಗೊತ್ತಿದೆ. ಸರ್ಕಾರದಲ್ಲಿ ಅವರಿಗೆ ನಂಬಿಕೆ ಇದೆ ಎನ್ನುವ ಭೈರ ನಮಗಿದೆ. ಆದ್ದರಿಂದಲೇ ಈ ಚ್ಯಾಕ್ಸ್ ಹಾಕಿಯೂ ಎಲೆಕ್ಷನ್ ಚೈಮನ್‌ನಲ್ಲಿ ಹೋಗಿ ಒತ್ತು ಕೇಳುವ ಭೈರ ನಮಗಿದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಮುಕ್ಯಾಣ್ಣಪ್ಪನವರು ಪೇಚಾಡಬೇಕಾದ ಅಗತ್ಯವಿಲ್ಲ.

ನಮ್ಮ ಸಂಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿ ಹಳ್ಳಿಗಳ ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣ ಹೇಗೆ ನಡೆದಿದೆ ಎನ್ನತಕ್ಕಂಥಾದ್ದನ್ನು ಕೆಲವು ಅಂಕಿಅಂಶಗಳಿಂದ ಯೋಚನೆಮಾಡಿ ನೋಡಿದರೆ, 1957-58ನೆಯ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ 12 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿ ಬರ್ಚು ಮಾಡಿದೆ ; 1958-59ರಲ್ಲಿ 14 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿ ಬರ್ಚಾಗಿದೆ ; 1960-61ನೆಯ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ 2 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಯವರೆಗೆ ಇಂಟರ್ ವಿಲೇಜ್ ಕಮ್ಯುನಿಕೇಶನ್ನಿಗೆ ಬರ್ಚಾಗಿದೆ. ಜೋಷ್ವಾ ಮೈಲೇಜ್ 7 ಸಾವಿರ ಮೈಲಿ ಮೇಲೆ ಆಗುತ್ತದೆ. ನಾವೂ ಹಳ್ಳಿಯಿಂದ ಬಂದಿರುವವರು; ನಿಮ್ಮಷ್ಟೇ ನಮಗೂ ಗೊತ್ತಿದೆ; ಹಳ್ಳಿಯವರಿಗೆ ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ನಂಬಿಕೆ ಇದೆ ಎನ್ನುವ ಫೈರ್ಡ್ ಚೆನ್ನಾಗಿದೆ.

ಇದರ ಜೊತೆಗೆ ಇನ್ನೂ ಒಂದು ಮುಖ್ಯ ವಿಚಾರ ಯೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಹಳ್ಳಿಗಳ ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣ ಮಾಡುವುದರ ಜೊತೆಗೆ, ಈ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಮೇಂಟೆನ್ ಮಾಡಿ ಆಚ್ಚುಕಟ್ಟಾಗಿ ಇಡತಕ್ಕಂಥಾದ್ದು ಇನ್ನೂ ಮುಖ್ಯವಾದ ಕೆಲಸ. ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಮಾಡುವುದು ದೊಡ್ಡ ಕೆಲಸವಲ್ಲ. ಅವುಗಳನ್ನು ಮೇಂಟೆನ್ ಮಾಡದೆ ಹೋದರೆ, ಅವುಗಳು ಹಾಳಾಗಿ ಹೋಗಿ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಅಯೋಗ್ಯವಾಗುತ್ತವೆ. ಅದಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಇದೇ ಅಸೆಂಬ್ಲಿಯಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ವಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರುಗಳು ಸರ್ಕಾರದವರು ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಂಟೆನ್ಸ್ ಕೆಲಸವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ಅನೇಕ ಬಾರಿ ಒತ್ತಾಯ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಇದರ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ 1956-57ನೆಯ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ 13,783 ಮೈಲಿ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಸರ್ಕಾರ ಮೇಂಟೆನ್ ಮಾಡಿತು. ಅದು 1960-61ರಲ್ಲಿ ಇವತ್ತಿನ ದಿವಸ 22,824 ಮೈಲಿ ಆಗಿದೆ. ಇದಿಷ್ಟನ್ನೂ ಸರ್ಕಾರದವರು ಸ್ಟೇಟ್ ಫಂಡ್ ರೋಡುಗಳೆಂದು ಮೇಂಟೆನ್ ಮಾಡಬೇಕು, ಇವುಗಳಿಗೆ ಸರ್ಕಾರ ನೇರವಾಗಿ ಬರ್ಚುಮಾಡಬೇಕು. ಹಿಂದೆ ಡಿಸ್ಟ್ರಿಕ್ಟ್ ರೋಡುಗಳು, ಇಂಟರ್ ವಿಲೇಜ್ ಕಮ್ಯುನಿಕೇಶನ್ ರೋಡುಗಳು ಎಂದು ಎನಿಸಿದ್ದುಪೋ, ಅವುಗಳನ್ನೆಲ್ಲಾ ಸರ್ಕಾರದವರೇ ಈ ದಿವಸ ಮೇಂಟೆನ್

ಮಾಡಬೇಕಾದಂಥ ಕಾಲದಲ್ಲಿ, ಈ ಹೊಸ ಟ್ಯಾಕ್ಸೇಷನ್ ಇಲ್ಲದೆ ? ರೆವಿನ್ಯೂ ಎಲ್ಲೆಂದೆ ಬರಬೇಕು ಹೋದವರ್ಷ 7,600 ಮೈಲಿ ಎರೇಜ್ ರೋಡ್ಸ್ ಕೂಡ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ.

ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಎಂ. ಚನ್ನಬಸಪ್ಪ.—ಡಿಸ್ಟ್ರಿಕ್ಟ್ ಬೋರ್ಡ್ ರಸ್ತೆಗಳು, ಇಂಟರ್ ಎರೇಜ್ ಕಮ್ಯೂನಿಕೇಶನ್ಸ್ ರಸ್ತೆಗಳು, ಮತ್ತು ಇನ್ಯಾವ್ಯಾವ ನಾಮಧೇಯದಲ್ಲಿದ್ದ ರಸ್ತೆಗಳಿದ್ದುಪೋ ಅವುಗಳು ಮತ್ತು ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಹಳ್ಳಿಗಳ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು, ಅನುಕೂಲವಾಗಿ ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆ.

ಶ್ರೀ ಡಿ. ದೇವರಾಜ ಅರಸು.—ಒಂದು ಸಂತೋಷಕರವಾದ ವಿಚಾರ. ನಮ್ಮ ಮಾನ್ಯ ಸ್ನೇಹಿತರಾದ ಶ್ರೀವಾಸ ಶೆಟ್ಟರು ಮಾತ್ರ ಈ ಬಿಲ್ಲನ್ನು ಎರೋಧ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಹೋಗಿದ್ದು.

ಈಗ ನಾವು ಇಷ್ಟೆಲ್ಲ ಪೇಳಿದ ಮೇರೆ ಈ ಮನೋದೇಯನ್ನು ಶ್ರೀ ಸಿ. ಜಿ. ಮುಕ್ಕಣ್ಣಪ್ಪ ನವರೂ ಸಹ ಒಪ್ಪಿಕೊಳ್ಳಬಹುದೆಂದು ಕಾಣುತ್ತೆ. ನಾವು ಈ ಮೂಲಕ ಸಾಮಾನ್ಯ ಜನರ ಅನುಕೂಲಕ್ಕಾಗಿ ಈಗ ಈ ಮನೋದೇಯನ್ನು ತಂದಿರುವುದಕ್ಕೆ ನೀವೆಲ್ಲರೂ ಮೆಚ್ಚಿಗೆಯನ್ನು ವ್ಯಕ್ತಪಡಿಸುತ್ತೀರೆಂದು ನಾನು ತಿಳಿದಿದ್ದೆನು. ಈಗತಾನೆ ಶ್ರೀ ಬಿ. ಎಸ್. ಶಂಕರಪ್ಪನವರು ಅಪ್ಪಣೆ ಕೊಡಿಸಿದರು ಜನರು ಬೆಳೆದ ದವಸಧಾನ್ಯಗಳನ್ನು ಮಾರ್ಕೆಟ್ಟಿಗೆ ಸಾಗಿಸಲು ಸರ್ಕಾರ ದವರು ಏನು ಅನುಕೂಲತೆಗಳನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸಿ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ ಎಂತ. ಆ ಅನುಕೂಲತೆಗಳನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸುವುದಕ್ಕಾಗೇ ಈಗ ಸರಕಾರದವರು ಈ ಮನೋದೇಯನ್ನು ತಂದಿದ್ದಾರೆ. ಹಾಗೂ ಈ ಒಂದು ತೆರಗೆಯನ್ನು ಹಾಕಬೇಕೆಂದು ಉದ್ದೇಶಪಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಜನಗಳು ಯಾರೂ ತೆರಿಗೆ ಕೊಡಲು ಹಿಂಜರಿಯುವುದಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ಈ ತೆರಿಗೆ ಮೂಲಕ ಸರಕಾರಕ್ಕೆ ಬರತಕ್ಕ ಹಣವನ್ನು ಸರಿಯಾಗಿ ವಿಯೋಗ ಮಾಡದಿದ್ದರೆ ಆಗ ಸರ್ಕಾರವನ್ನು ಜನರು ನಿಂದನೆ ಗುಮಾಡಲು ಟೀಕೆಗಳನ್ನು ಎತ್ತಬಹುದು. ಅಷ್ಟು ಶಿವಾಯಿ ಈಗ ಈ ತೆರಿಗೆ ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಜನಸಾಮಾನ್ಯರಾರೂ ಹಿಂಜರಿಯುವುದಿಲ್ಲ. ದೇಶದಲ್ಲರತಕ್ಕ ಜನರು ನಮಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಅನುಕೂಲತೆಗಳಾಗಬೇಕೆಂದು ಕೇಳತಕ್ಕ ಮನೋಭಾವ ಹೊಂದಿರುವಾಗ ನಾವು ಆ ಅನುಕೂಲತೆಗಳನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸಲು ಇಂಥ ಒಂದು ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ಹಾಕಿದರೆ ನಾಳೆ ಜನರು ಯಾರೂ ನಮಗೆ ಒಳ್ಳೆ ಕೊಡುವುದಿಲ್ಲವೆಂದು ಎರೋಧ ಪಕ್ಷದವರು ಮಾಡುತ್ತಿರುವ ವಾದವೇ ನನಗೆ ಅರ್ಥವಾಗುತ್ತಿಲ್ಲ. ಈ ಬಿಲ್ಲಿನಲ್ಲಿ ಅಂಥಾ ತೊಡಸಿನ ಕ್ಲಾಜುಗಳೇನೂ ಇಲ್ಲ. ಆದಕಾರಣ ಇದನ್ನು ಸೆರೆಕ್ಸ್ ಸಮಿತಿಗೆ ಕಳುಹಿಸಿ ಬೇಕಾದ ಅಗತ್ಯವಿಲ್ಲ. ಈ ಬಿಲ್ಲಿನಲ್ಲಿ ಬಹು ಮುಖ್ಯವಾದ ಕ್ಲಾಜುಗಳೆಂದರೆ 2-3 ಮತ್ತು 14. ಇವುಗಳಲ್ಲೇನೂ ಅನುಮಾನವಿಲ್ಲ. ಇವುಗಳಲ್ಲಿ ವಾಹನದ ಮಾಲೀಕರುಗಳಿಗೆ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ವಸೂಲ್ಯಾಡುವ ಅಧಿಕಾರ ಕೊಡಲಾಗಿದೆ. ಸಾಲದ್ದಕ್ಕೆ ಕಾಂಪೌಂಡ್ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೂ ಅವಕಾಶ ಕೊಡಲಾಗಿದೆ. ಇವೆರಡು ಬಹಳ ಸಿಂಪಲ್ ಮೆಷನ್‌ಗಳು. ಈ ತೆರಿಗೆ ಯನ್ನು ನೇರವಾಗಿ ಬೇಕಾದರೂ ವಸೂಲ್ಯಾಡಿ ಕೊಡಬಹುದು—ಇಲ್ಲವೇ ಪೆಡ್ಲೊಲಿನಲ್ಲಿ ಹೇಳಿರೋ ರೀತಿಯಲ್ಲಾದರೂ ಮಾಡಬಹುದು. ಆದ್ದರಿಂದ ಈಗ ಈ ಮನೋದೇಯನ್ನು ಸೆರೆಕ್ಸ್ ಸಮಿತಿಗೆ ಕಳುಹಿಸಬೇಕಾದ ಅಗತ್ಯವೇನಿಲ್ಲ. ಇದನ್ನು ತಾವೆಲ್ಲರೂ ನೇರವಾಗಿ ಇಲ್ಲವೇ ಒಪ್ಪಿಕೊಳ್ಳಬಹುದೆಂದು ನನ್ನ ಈ ಎರಡು ಮಾತುಗಳನ್ನು ಹೇಳಿ ನನ್ನ ಭಾಷಣವನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

\* Sri G. VENKATAI GOWDA (Kollegal).—Mr. Speaker, The Bill is not so simple as the Hon'ble Minister would like us to believe. My learned friends on this side have made observations convincing I believe, the Government how premature it is for the Government in bringing this Bill. I venture to maintain that this is unwarranted and improper and also illconceived. My friends have already assigned reasons why it is unnecessary. My friend Mr. Narasimhan has stated his own reasons

(Sri G. VENKATAI GOWDA)

why a Bill of this nature is uncalled for. Whatever may be the justification for augmenting its revenue, this is not the way they should resort to burdening the common man. Government ought to have considered who is the person who is really affected by levying this tax. It is the common people and it is more the upper-middle class, lower-middle class and the poor people that take to these buses and transport their goods. Such of those people who are burdened by this sort of additional levy. As a matter of fact, the Government has not taken any steps to bring under control the abnormal increase in prices of food commodities. These sections of the people have not been able to withstand the burden of mounting prices. They are not able to secure the basic necessities of life. Such being the case, is it fair and justifiable to put additional strain on those sections of the people who are not able to secure even the basic necessities? In the name of augmenting the revenue, are we justified? My friends have given many avenues whereby the revenues can be augmented. There are other avenues also available,—by avoiding wasteful expenditure, by securing economy in the administration. There are avenues open. Sri C. J. Muckannappa pointed out that if you can only increase the number of permits, you can get four crores of rupees by way of taxes on motor vehicles. That could have been done. Even the Mysore Finance Enquiry Committee has emphatically said that no levy of this kind has to be resorted to. The Government has not shown any appreciation of the suggestions made by the Mysore Finance Enquiry Committee. Even the Road Transport Reorganisation Committee have said that no further taxation on Transport industry is justified. It is elastic. It is not like land revenue. They can think of enhancing tax on motor vehicles. Here it affects the poor people who take to buses and who have to travel in these buses. Therefore, I beg to submit that this is ill-conceived and.....

Mr CHAIRMAN.—His time is over.

Sri G. VENKATAI GOWDA.—At least I may be given five minutes Sir, to go through clauses of the Bill. There are several lacunæ.

Mr. CHAIRMAN.—There are amendments coming up. If he has got to say anything, he can discuss at that time.

Sri G. VENKATAI GOWDA.—I would like to invite the attention of the Government to very many lacunæ that are found in this Bill. Amendments have not been moved for all the clauses. If the suggestion to circulate it for public opinion or to refer it to Joint Select Committee had been accepted, at least that committee could consider these suggestions. From that point of view, I may seek your permission to take one or two minutes more.

Mr. CHAIRMAN.—Two minutes more.

**Sri G. VENKATAI GOWDA.**—Sir, so far as clause 3 is concerned, there is no statutory liability cast upon the operator of a bus to levy the tax and collect. What it says is:

“ 3(1) On and from the date of the commencement of this Act, there shall be levied and paid to the State Government a tax—

- (i) on all passengers, luggage and goods carried by stage carriages, at such rate as would yield an amount equal to ten per centum of the amount of fares and freights payable to the operator of a stage carriage, except where such stage carriage plies exclusively, within a municipal area or exclusively on such routes serving municipal and adjacent areas as may be approved by the State Government. ”

The proviso says:

“Provided that if the operator levies and collects from the passengers fares and freights inclusive of the tax under this sub-section, the operator shall pay to the State Government on account of the tax, one-eleventh of the total amount of fares and freights inclusive of tax collected by him from the passengers;

- (ii) on all goods transported by the public carrier vehicles at the rate of three naye paise in the rupee on the freights payable to the operator of a public carrier vehicle. ”

It is therefore left to the option of the operator either to levy and collect and pay to the Government or he can keep quiet, as the clause indicates. There is no statutory obligation cast upon him to levy and collect the tax. If the Government is serious that the operator himself is compelled to levy and collect the tax, they have got to make the necessary modification in clause 3. Other wise, it appears as if, he can even keep quiet when no statutory liability is cast upon him to collect the tax.

**Mr. CHAIRMAN.**—He can make that observation, while speaking on the amendments.

**Sri G. VENKATAI GOWDA.**—Amendments have not been moved for all the clauses.

Then Sir, is it possible for all operators to submit returns daily or at such intervals as may be prescribed ?

I may, for instance, point out clause 6, procedure where no returns are submitted, and also clause 16 where tax officers have been empowered to take action against operators twice for the same offence.

**Mr. CHAIRMAN.**—Sri Y. Veerappa.

**Sri G. VENKATAI GOWDA** —Please give me 2 minutes more.

**Mr. CHAIRMAN.**—He said that he would complete his speech in two minutes whereas I have already allowed him four minutes.



ಶ್ರೀ ವೈ. ವೀರಪ್ಪ (ಹೊಳೆನರಸೀಪುರ).—ಸ್ವಾಮಿ, ಈಗ ತಾನೆ ಮಾತನಾಡಿದ ಸ್ನೇಹಿತರು ಈ ವಸೂಲಿಯಿಂದ ಜನತೆಯ ಮೇಲೆ ಪರಿಣಾಮವಾಗುತ್ತದೆಂದು ಅಭಿಪ್ರಾಯ ವ್ಯಕ್ತಪಡಿಸಿದರು. ನಾನೂ ಕೂಡ ಈ ವಸೂಲಿಯ ಕೆಲವು ಮುಖ್ಯವಾದ ಅಂಶಗಳನ್ನು ಅಧ್ಯಯನ ಮಾಡಿ ನೋಡಿದ್ದೇನೆ. ಶೇಕಡ 90 ರಷ್ಟು ಜನರ ಮೇಲೆ ದುಷ್ಪರಿಣಾಮವಾಗುತ್ತದೆಂದು ನಾನು ತಿಳಿದು ಕೊಂಡಿದ್ದೇನೆ. ರಾಜ್ಯದ ಆದಾಯದ ಖರ್ಚಿನಲ್ಲಿ ಮಿತವ್ಯಯ ಪದ್ಧತಿಯನ್ನು ಅನುಸರಿಸಿ ಆದಾಯ ವನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಜನತೆಗೆ ಈ ಸಾಲಭ್ಯಕೊಡ ಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ಈ ವಿಚಾರವನ್ನು ಆನೇಕಸಲ ಆನೇಕ ಸದಸ್ಯರು ಈ ಸಭೆಯಲ್ಲಿ ಸರಕಾರಕ್ಕೆ ಹೇಳುತ್ತಲೇ ಬಂದಿದ್ದಾರೆ. ಮಿತವ್ಯಯನೀತಿಯ ಬಗ್ಗೆ ಸರಕಾರ ಇಲ್ಲಿಯವರೆಗೆ ತಿಕ್ಷ್ಣವಾಗಿ ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡಿಲ್ಲವೆಂದು ನನ್ನ ಅಭಿಪ್ರಾಯ. ಈಗಾಗಲೇ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಕೊಡತಕ್ಕಂಥ ದರ ನಿಜವಾಗಿಯೂ ಕೂಡ ಒಹಳ ಕಟ್ಟಾಗಿದೆ. ಈ ವಸೂಲಿಯು ಕಾನೂನು ಅಗಿ ಜಾರಿ ಮಾಡಿಲ್ಲ ಬಡಜನರಿಗೆ ರೈತರಿಗೆ ಬಹಳ ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಜನತೆಯ ಮೇಲೆ ಈ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಹೊರಿಸುತ್ತಿದ್ದೀರಿ. ಈ ಹೊರೆಯನ್ನು ಜನತೆಯಮೇಲೆ ಹೊರಿಸುವುದು ಸೂಕ್ತವಲ್ಲ. ಮೈಸೂರು ಫೈನಾನ್ಷಿಯಲ್ ಇನ್‌ಕ್ವಯರಿ ಕಮಿಷಿಯವರು 1956ರಲ್ಲಿ ಈ ಅಂಶವನ್ನು ಸೂಕ್ಷ್ಮವಾಗಿ ಪರಿಶೀಲಿಸಿ ಮಾಡಿ ಇನ್ನು ಮುಂದೆ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಮೇಲೆ ಹೊಸ ತೆರಿಗೆಯ ಭಾರ ಹಾಕುವುದು ಸರಿಯಲ್ಲವೆಂದು ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಪಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. We are not in favour of new taxes on passengers and goods ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಅದುದರಿಂದ ಹೊಸ ತೆರಿಗೆ ವಿಧಿಸುವುದು ಸೂಕ್ತವಲ್ಲ. ವಿರೋಧಿ ಪಕ್ಷದ ಸದಸ್ಯರಾದ ನಾಯ ಇದನ್ನು ಹೇಳುತ್ತಿರುವುದನ್ನು ಸರಕಾರ ಗಣನೆಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿಲ್ಲ. ಈ ಹೊಸ ತೆರಿಗೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಕಾರಣ ಹೇಳುವಾಗ್ಗೆ ಆನೇಕ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಪೂರ್ತಿಗೊಳಿಸಲು, ಉತ್ತಮ ಪಡಿಸಲು ಹಣ ಬೇಕಾಗಿದೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ಇದರಿಂದ ರೈತನಿಗೆ ದುಷ್ಪರಿಣಾಮವಾಗುತ್ತದೆ. ತನ್ನ ಹೊಂದಲ್ಲ ಬೇರೆ ಕಾಳುಕಡ್ಡಿ ಮಾರ್ಕೆಟಿಗೆ ತರಲು ವಾಹನ ರಾರಿ ಬಾಡಿಗೆಗೆ ತೆಗೆದು ಕೊಳ್ಳಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಇನ್ನೂ ದರ ಹೆಚ್ಚಾಗುವುದರ ಮೂಲಕ ರೈತನಮೇಲೆ ಪರಿಣಾಮ ವಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ಹೊರೆ ಹೊರಿಸುವುದರಿಂದ ರೈತನ ಬೆನ್ನುಮೂಳೆ ಮುರಿದಂತೆ ಆಗುತ್ತದೆ. ಇಂಥ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿ ಇನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿನ ಹೊರೆ ಹಾಕುವುದು ನಿಜವಾಗಿಯೂ ಅರ್ಥವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಇದರಿಂದ ಜನತೆಗೆ ಬಹಳ ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ರೈತನ ಪಿತೃತ್ವದಿಂದ ಇದು ಸೂಕ್ತವಲ್ಲ. ಈಗ ಇರತಕ್ಕಂಥ ಆದಾಯವನ್ನು ಸರಿಯಾದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಮಿತವ್ಯಯ ಮಾಡಬೇಕು ಬಡ ರೈತನ ಮೇಲೆ ಹೊಸಹೊರೆ ಹೊರಿಸುವುದು ಚೆನ್ನಾಗಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಇನ್ನೊಂದು ಸೂಚನೆ ಮಾಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ಈ ವಸೂಲಿಯಲ್ಲಿ ಮೂರುವರ್ಷಕಾರಾವಧಿ ಇಷ್ಟಿರುವುದು ಸೂಕ್ತವಲ್ಲ. ಒಂದು ವರ್ಷ ಅವಧಿ ಸಾಕು ಎಂದು ಸರಕಾರಕ್ಕೆ ಸೂಚನೆಮಾಡುತ್ತೇನೆ.

6-00 P. M.

HALF AN HOUR DISCUSSION ON Q. NO 182. REGARDING  
SELECTION OF L.M.Ps. FOR THE CONDENSED M.B.B.S.  
COURSE.

† ಶ್ರೀ ಬಿ. ರಾಜಯ್ಯ (ಪಾಂಡವಪುರ).—ಸ್ವಾಮಿ, ಮೂರನೆ ಪಟ್ಟಿಯಲ್ಲಿರುವ 182 ನೆಯ ಪ್ರಶ್ನೆಯನ್ನು ನಾನು ಕಳಿಸಿದ್ದೆ, ಅದಕ್ಕೆ ಸರಿಯಾದ ಉತ್ತರಗಳು ಪ್ರಶೋತ್ತರಗಳ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ದೊರೆಯಲಿಲ್ಲವಾದ್ದರಿಂದ ಅರ್ಧಗಂಟಿ ಚರ್ಚೆಗೆ ಅವಕಾಶ ಕೊಡಬೇಕು ಎಂದು ಅಧ್ಯಕ್ಷರನ್ನು ಕೇಳಿಕೊಂಡಿದ್ದೆ, ಅವರ ಅನುಮತಿ ದೊರೆತಿರುವುದರಿಂದ ಆ ಬಗ್ಗೆ ಕೆಲವೇ ಮಾತು ಗಳನ್ನಾಡುತ್ತೇನೆ.